

CXXª TORNATA

MARTEDÌ 8 GIUGNO 1926

Presidenza del Presidente TITTONI

INDICE

Comitato segreto (Riunione in)	Pag. 6040
Congedi	6037
Disegni di legge (ammissione alla lettura di una proposta di)	6040
(Discussione di):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1926 al 30 giugno 1927 »	6041
Oratori:	
AMERO D'ASTE	6044
BEVIONE	6041
CAVIGLIA	6046
DALLOLIO ALFREDO	6043
GIURIATI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	6048, 6068
LIBERTINI	6068
NUVOLONI	6045
ROLANDI RICCI, <i>relatore</i>	6051
« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia nazionale per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1926 al 30 giugno 1927 »	6073
Oratori:	
CICCOTTI	6073
(Presentazione di)	6038, 6041, 6045, 6080
Messaggio (del Presidente della Corte dei Conti)	6037
Relazioni (Presentazione di)	6038, 6041, 6045, 6046, 6055, 6080
Ringraziamenti	6038
Uffici (Riunione degli)	6040

La seduta è aperta alle ore 16.

Sono presenti: i ministri dell'interno, delle colonie, delle finanze, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, della economia nazionale e delle comunicazioni; ed i sottosegretari di

Stato per la Presidenza del Consiglio, per la guerra, per la marina e per i lavori pubblici.

REBAUDENGO, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo gli onorevoli senatori Agnetti per giorni 8, Battaglieri per giorni 5, Bianchi Luigi per giorni 10, Borromeo per giorni 15, Callaini per giorni 2, Chiappelli per giorni 8, Crispolti per giorni 10, Diaz per giorni 15, Di Frasso per giorni 15, Faelli per giorni 5, Pini per giorni 15, Resta Pallavicino per giorni 12, Romeo delle Torrazze per giorni 30, Viganò per giorni 10, Vitelli per giorni 5, Wollemborg per giorni 8, Zippel per giorni 4.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

Messaggio del Presidente della Corte dei Conti.

PRESIDENTE, Prego il senatore, segretario, onorevole Rebaudengo di dar lettura di un messaggio del presidente della Corte dei conti circa le registrazioni con riserva da quella Corte eseguite nella seconda quindicina del mese di gennaio 1926.

REBAUDENGO, *segretario*, legge:

« Roma addì 8 giugno 1926.

« In osservanza alla legge 15 agosto 1867, n. 3803 mi onoro di rimettere a Vostra Eccellenza l'elenco delle registrazioni con riserva eseguite dalla Corte dei conti nella seconda quindicina del mese di gennaio 1926.

« Il Presidente
« F.to PEANO »

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, onorevole Rebaudengo di dar lettura di una lettera pervenuta dalla famiglia del compianto senatore Orlando Salvatore.

REBAUDENGO, *segretario*, legge:

« Livorno 28 maggio 1926.

« Eccellenza,

« Le espressioni di cordoglio e le alte ed affettuose parole, pronunziate dall' Eccellenza Vostra nella commemorazione fatta al Senato del Regno, del nostro caro estinto, con le quali ne ha così mirabilmente scolpita la figura, sono di grande conforto al mio animo angosciato ed a quello dei miei figli, che uniti a me, ringraziano dal più profondo del cuore l' Eccellenza Vostra.

« F.ta VIRGINIA ORLANDO »

Elenco di disegni di legge e di relazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, onorevole Rebaudengo di dar lettura dell'elenco dei disegni di legge e delle relazioni comunicati alla Presidenza durante l'intervallo delle sedute.

REBAUDENGO, *segretario*, legge:

DISEGNI DI LEGGE:

Dal ministro degli affari esteri:

Provvedimenti per la costruzione e l'acquisto di edifici per le scuole italiane all'estero.

Dal ministro dell'interno:

Modificazioni alla legge elettorale politica ed al titolo II della legge comunale e provinciale.

Dal ministro delle finanze:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927.

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia nazionale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927.

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli degli stati di previsione della spesa dei Ministeri delle finanze, della giustizia, dell'istruzione pubblica e dell'interno per l'esercizio finanziario 1925-26; variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio medesimo ed autorizzazione di spese varie.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e dell'entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927.

Rendiconto generale delle amministrazioni dello Stato per l'esercizio finanziario 1924-25.

Dal Presidente della Camera dei deputati:

Ordinamento edilizio del comune di Bagni della Porretta.

Conversione in legge del Regio decreto 11 aprile 1926, n. 687, che autorizza, a totale spesa dello Stato, la costruzione di un ponte sull'Ombrone a Torre Spadino, e delle relative rampe d'accesso, sul tronco stradale Grosseto-stazione Alberese, in provincia di Grosseto.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 marzo 1926, n. 432, che aumenta il dazio di confine sulla carta da giornali.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1926, n. 608, concernente disposizioni per il conferimento d'ufficio delle esattorie delle imposte per il restante periodo del decennio 1923-1932.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1926, n. 631, concernente provvedimenti relativi alle obbligazioni per lavori pubblici in Albania.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1926, n. 643, concernente la soppressione definitiva degli esoneri doganali per i macchinari ed i materiali importati in Italia.

Conversione in legge del Regio decreto 4 febbraio 1926, n. 208, concernente l'istituzione di corsi speciali per sperimentare differenziazioni didattiche nei corsi elementare e preparatorio.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 marzo 1926, n. 386, contenente provvedimenti per la costruzione di case popolari.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 gennaio 1926, n. 161, concernente il trattamento di previdenza per il personale del Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 195, che abolisce i Consigli di amministrazione dei corpi, istituti stabilimenti militari.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1925, n. 2113, recante provvedimenti per la istituzione del servizio ispettivo sui comuni e sulle provincie.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1926, n. 139, recante provvedimenti per l'attuazione del servizio ispettivo sui comuni e sulle provincie.

Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1926, n. 541, riflettente alcune aggiunte alla tariffa dei dazi doganali da applicare alle merci di provenienza dalle nostre colonie.

Conversione in legge del Regio decreto 12 febbraio 1926, n. 221, concernente il trattamento doganale delle merci importate dalla Sarre.

Conversione in legge del Regio decreto-legge del 15 aprile 1926, n. 661, che modifica il regime doganale della seta artificiale.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 luglio 1925, n. 2591, che istituisce una imposta su la fabbricazione ed importazione di cartine e di tubetti di carta velina per sigarette.

Conversione in legge del Regio decreto 14 gennaio 1926, n. 143, relativo all'ordina-

mento dell'Alto Comando della Regia aeronautica.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 marzo 1926, n. 413, concernente la disciplina della costituzione e degli aumenti di capitali delle società per azioni.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 febbraio 1926, n. 217, che stabilisce miglioramenti economici per il personale insegnante delle Regie scuole medie professionali.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 gennaio 1926, n. 216, riguardante la preferenza ai prodotti dell'industria nazionale negli acquisti da effettuarsi da parte delle Amministrazioni dello Stato, degli enti autarchici, o sottoposti alla tutela o vigilanza dello Stato.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1926, n. 705, recante modificazioni alle norme tecniche ed igieniche obbligatorie per le località colpite da terremoti.

Conversione in legge del Regio decreto 18 aprile 1926, n. 755, riflettente il trattamento economico del personale attualmente in pensione addetto all'Ispettorato superiore delle opere pubbliche delle colonie.

Conversione in legge del Regio decreto 4 marzo 1926, n. 385, col quale è prorogata la validità della temporanea importazione riguardante materiali ed apparecchi accessori per automobili e della riesportazione del glucosio ottenuto da fecole importate temporaneamente.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 aprile 1926, n. 765, concernente provvedimenti per la tutela e lo sviluppo dei luoghi di cura, di soggiorno o di turismo.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1926, n. 743, contenente norme per l'esecuzione degli sfratti.

Conversione in legge, con approvazione complessiva, di decreti aventi per oggetto argomenti diversi.

Conversione in legge del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 183, concernente l'estensione al personale delle Società esercenti servizi automobilistici delle agevolazioni fiscali già concesse al personale delle Aziende esercenti pubblici servizi di trasporto.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile 1926, n. 833, relativo alla assegnazione in proprietà dell'Ordine Mauriziano

del mobilio esistente nella Reale Palazzina di Stupinigi.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 188, riguardante le concessioni di carte di libera circolazione, di biglietti di servizio, di biglietti gratuiti e a tariffa ridotta, di buoni di bagaglio e di trasporto, di compartimenti riservati e di carrozze-salone sulle ferrovie dello Stato.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 856, concernente la equiparazione, per gli effetti della riduzione della ferma di leva, dei caduti o mutilati per la causa nazionale ai caduti e mutilati per la causa del servizio militare.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 855, col quale si determina la composizione e l'organico dell'Arma dei Carabinieri Reali, si stabiliscono norme per l'accertamento della idoneità al trasferimento di subalterni al servizio dell'arma, si dispone per un reclutamento straordinario di ufficiali nel corpo di commissariato, si apportano aggiunte e varianti a disposizioni particolari delle leggi sull'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito e sulle procedure da seguirsi negli accertamenti medico legali e si stabilisce la tabella organica dei commissari di leva del ruolo ad esaurimento.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 febbraio 1926, n. 218, che proroga il termine stabilito dal Regio decreto 5 aprile 1925, n. 439, sulla assicurazione obbligatoria, contro la invalidità e la vecchiaia degli agricoltori.

RELAZIONI.

Dalla Commissione di finanze:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927.

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia nazionale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927.

Dagli Uffici centrali:

Conversione in legge del Regio decreto 8 marzo 1926, n. 361, che dà favoltà al Governo del Re di aumentare il coefficiente di maggio-

razione del dazio sullo zucchero di prima e seconda classe.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 222, relativo al funzionamento del Provveditorato al Porto di Venezia.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 marzo 1926, n. 410, contenente provvedimenti per la città di Fiume.

Conversione in legge del Regio decreto 7 gennaio 1926, n. 133, contenente disposizioni relative al personale dei monumenti, dei musei, delle gallerie e degli scavi di antichità.

Avvertenze del Presidente.

PRESIDENTE. Sono stati distribuiti agli onorevoli senatori oltre 50 disegni di legge, l'esame dei quali non può evidentemente essere esaurito in una sola riunione degli Uffici, dovranno perciò tenersene due: una domani alle ore 15 e l'altra dopodomani alla stessa ora.

Inoltre oggi sarà distribuito agli onorevoli senatori il bilancio interno del Senato per il nuovo esercizio finanziario, per l'approvazione del quale occorre che il Senato si riunisca in comitato segreto. Per altro una domanda di riunione del Senato in comitato segreto mi è stata, a termini del regolamento, rivolta dall'onorevole Presidente della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori. Perciò io proporrei che domani alle ore 16, dopo la riunione degli Uffici, il Senato si riunisse in comitato segreto.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Ammissione alla lettura di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Una proposta di legge di iniziativa dei senatori Luiggi e Chersich, circa le sale da giuoco nelle stazioni climatiche, è stata ammessa alla lettura in seduta pubblica dagli Uffici del Senato.

I proponenti chiedono che venga fissato il giorno dello svolgimento e sono d'accordo, in ciò, con il Governo.

Se non ci sono obiezioni ne fisserei lo svol-

gimento per giovedì prossimo, al principio di seduta.

Non facendosi obiezioni, resta così stabilito.

Presentazione di relazioni

PRESIDENTE. Invito i senatori Mazzoni, Rava, e Morpurgo a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

MAZZONI. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare la relazione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 7 gennaio 1926, N. 132, concernente il contributo governativo a favore della Regia Accademia dei Lincei per gli esercizi finanziari 1925-26 e 1926-27 » (453).

RAVA. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare la relazione al disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, contenente modificazioni ed aggiunte alle disposizioni della legge nell'opera di previdenza del personale delle ferrovie dello Stato » (451).

MORPURGO. Ho l'onore, a nome dell'Ufficio centrale, di presentare la relazione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1926, N. 213, che proroga al 31 marzo 1926 il termine utile per la presentazione delle domande di concessione di anticipazioni per la ricostituzione dei beni danneggiati dalle nuove provincie, in conseguenza di prestazioni di guerra austro-ungariche » (460).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Mazzoni, Rava e Morpurgo della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927 » (N. 486).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927.

Prego l'onorevole segretario Rebaudengo di darne lettura.

REBARDENGO, segretario, legge:

(V. Stampato N. 486).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Bevione.

BEVIONE. Onorevoli colleghi, dirò brevi parole sopra un problema circoscritto ma molto importante, che rientra nel quadro del bilancio dei lavori pubblici: intendo dire il problema della viabilità, e, per essere più preciso, il problema della manutenzione stradale.

Avverto subito che le mie osservazioni sono ispirate al sentimento della più amichevole collaborazione, e che ho pel ministro dei lavori pubblici la più alta stima e considerazione per l'opera intelligente, feconda e piena di risultati che egli ha saputo svolgere al posto importantissimo che egli occupa.

E voglio anche ricordare qui un episodio che è stato recentemente rivelato dal senatore Mayer, il quale torna ad altissimo onore della figura del ministro Giuriati, ed è l'offerta spontanea dell'olocausto della sua vita fatta al Governo italiano nel 1915 per creare, se non vi fosse stata altra possibilità, il *casus belli* coll'Austria, onde l'Italia potesse iniziare l'ultima guerra della sua redenzione nazionale. Questo ricordo deve dire il sentimento con cui rivolgerò le mie osservazioni all'on. Giuriati.

Il problema della manutenzione stradale è grave sotto due riflessi, sotto il riflesso organico e sotto quello finanziario.

Dal punto di vista organico siamo in questa situazione, che la legge Carnazza del 1923, che giustamente rivendicava allo Stato la funzione eminentemente statale della gestione del patrimonio stradale, attualmente non è ancora applicata, e, d'altra parte, non è più applicata la legge del 1865 che devolveva essenzialmente ai comuni e alle provincie la gestione della maggior parte del patrimonio stradale.

Siamo in un regime di transizione, in un regime crepuscolare, in cui le responsabilità e le funzioni sono molto sospese e commiste, ciò che fatalmente va a riverberarsi in una minore efficienza di quell'opera di manutenzione che lo Stato si è assunto, e che ancora non può compiere per questa situazione che ho indicata.

Finanziariamente gli stanziamenti sono in modo palese insufficienti allo scopo che lo Stato si è assunto con la legge del 1923.

Il risultato è un progressivo decadimento e depauperamento del nostro demanio stradale che anche il nostro relatore senatore Rolandi Ricci, nella sua tacitiana, ma efficacissima relazione, ha messo in evidenza, facendo giustamente osservare che, percorrendo una qualunque strada di una qualsiasi provincia, si può constatare una preoccupante deficienza di manutenzione.

La spiegazione di questa situazione risulta dal bilancio stesso, il quale apparentemente, esteriormente, porta un miglioramento di 40 milioni nella dotazione per la manutenzione stradale; ma di fatto, questo bilancio implica una diminuzione di crediti, che, allo stato attuale delle cose, è di 20 milioni. È bensì vero che l'anno scorso erano stanziati in bilancio soltanto 60 milioni. Questo era scritto, infatti, nel bilancio preventivo 1925-26. Ma è pur vero che, con provvedimenti straordinari presi nell'ottobre 1925, la dotazione è stata raddoppiata, e portata a 120 milioni. Cosicché quando da cento venti milioni andiamo a cento milioni, quanti sono quelli iscritti nel bilancio preventivo che stiamo esaminando, non si ha un miglioramento di 40 milioni, ma un peggioramento di 20 milioni.

Per essere più precisi gli stanziamenti del bilancio 1925-26 erano questi:

per l'Italia settentrionale: 20 milioni; per l'Italia centrale 10 milioni; per l'Italia meridionale ed insulare 30 milioni; totale 60 milioni. Ma, grazie allo stanziamento straordinario dell'ottobre 1925, i fondi vennero rispettivamente così elevati: per l'Italia settentrionale 44 milioni e 550 mila lire; per l'Italia centrale 24 milioni e 250 mila lire; per l'Italia meridionale ed insulare 51 milioni e 200 mila lire: totale 120 milioni. Secondo le proposte che stiamo esaminando sarebbe invece disponibile per la manutenzione delle strade di prima e seconda classe: per l'Italia settentrionale 34 milioni; per l'Italia centrale 26 milioni; per l'Italia meridionale ed insulare 40 milioni: totale 100 milioni. Risultano così le seguenti diminuzioni: per l'Italia settentrionale 10 milioni e 550 mila lire, per l'Italia meridionale ed insulare 11 milioni e 200 mila

lire, contro un aumento di un milione e 50 mila lire per l'Italia centrale. Nel complesso si ha una diminuzione di 20 milioni, com'è avevo affermato.

So bene che il ministro Giurati, nell'altro ramo del Parlamento, ha assicurato che la dotazione straordinaria che si era avuta nell'esercizio precedente sarebbe stata ripetuta anche quest'anno; di questo mi compiaccio vivamente, perchè altrimenti bisognerebbe essere assai preoccupati delle sorti delle nostre strade nell'esercizio in corso.

Ma è pure da aggiungere che, sebbene rassicurati da questo affidamento, sarebbe stato meglio che l'onorevole ministro Giurati, fin dall'inizio dell'esercizio, avesse potuto ottenere dal Tesoro questo maggiore stanziamento in modo di potere, su una base finanziaria adeguata, predisporre l'applicazione completa e definitiva della legge Carnazza del 1923.

Esorto quindi l'onorevole ministro Giurati a volersi proporre questo risultato per l'esercizio prossimo; cosicché quando egli tornerà davanti a noi a difendere il bilancio 1927-28, non ci porti delle Convenzioni provvisorie e speciali, per le varie provincie, ma la vera e definitiva applicazione della legge Carnazza.

Questa legge, del resto, risponde pienamente alla politica di restaurazione dello Stato, che è caratteristica del periodo in cui viviamo; non bisogna dimenticare infatti, che, se vi è una funzione assolutamente statale, è proprio quella relativa alla costruzione delle strade e alla loro manutenzione; perchè le strade assicurano la circolazione della vita fra tutte le provincie del Regno.

La vecchia legge, del 1865, attribuiva con un errato concetto di decentralizzazione, la funzione della manutenzione stradale alle provincie ed ai comuni. È bene che lo Stato rivendichi a sé questa funzione, e sarà alto titolo d'onore del ministro Giurati se ciò che è ancora soltanto scritto sulla carta diverrà realtà.

Occorre rilevare che le strade rendono oltre mezzo miliardo di tributi, sia per tasse di circolazione, sia per i proventi derivanti dalle tasse sopra i carburanti. Pertanto non mi sembra eccessivo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici chieda ed ottenga dal suo collega del Tesoro i 200 milioni che sono sufficienti affinché

la manutenzione stradale raggiunga la piezza del suo compito.

L'onorevole ministro ha anche annunziato alla Camera la istituzione della Direzione generale della Viabilità e la creazione di un Ufficio di Statistica stradale, che dovrebbe misurare l'importanza dei traffici delle varie strade. Queste sono misure ottime. Però, bisogna dirlo, non sono misure sufficienti. È giusto che il Governo e il ministro competente predispongano i mezzi tecnici e le conoscenze indispensabili per l'applicazione della legge e perchè i fondi siano erogati nel modo migliore, ma non bisogna dimenticare che la manutenzione stradale è una questione essenzialmente di materiali, di opere, di servizi che costano carissimi e che quindi senza una dotazione finanziaria adeguata non si otterrà nessun serio risultato,

Io ho finito. In tutti i campi della vita nazionale il Governo fascista, sotto la guida infallibile del suo Capo, ha realizzato risultati imponenti: soltanto in questo campo della viabilità non solo non vi è stato miglioramento ma forse vi è stato regresso sulla situazione precedente, e ciò per quelle ragioni organiche e finanziarie a cui accennavo.

Io auguro fervidamente all'onorevole ministro Giuriati che possa nel corso di questo anno sanare queste inferiorità e vincere anche questa battaglia! (*Approvazioni*).

DALLOLIO ALFREDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLOLIO ALFREDO. Onorevoli Colleghi, io ho due raccomandazioni da rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, pregandolo di ascoltare quello che la parola non può e non vuol dire.

La prima raccomandazione riflette il ponte di Madrisio sul Tagliamento: l'on. ministro dei lavori pubblici non può certo dimenticare la notte del 29 ottobre 1917 e il passaggio del Tagliamento. Oggi il ponte di Madrisio non esiste più. Dal ponte di Casarsa della Delizia a quello di Latisana corrono ben oltre 20 Km. senza che vi sia altro ponte, e la zona che fa capo ai comuni di Morsano, Codroipo, Varmo e Cordovado si trova in condizioni di vero disagio. Le strade sono le arterie della vita, e quando inoltre hanno per la regione che attraversano una grande importanza militare

non si devono troncare in faccia ad uno ostacolo come il Tagliamento.

Raccomando quindi all'on. ministro dei lavori pubblici, anche a nome del collega Francesco Rota, di fare iniziare al più presto possibile la ricostruzione del ponte di Madrisio.

La seconda raccomandazione riflette le linee ferroviarie della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina e più specialmente la linea Trieste Tarvisio pel colle del Predil. Come si precisano e si affermano le industrie necessarie per un Paese forte e sollecito dei suoi interessi ma più della sua dignità, così, anche per quanto riguarda queste ferrovie importantissime, bisogna pensare a ciò che il paese vuole e deve avere per essere sicuro di sé. Gli allacciamenti ferroviari tra le Valli dell'Adige e del Brenta e la Valle del Piave e la Valle del Tagliamento o non esistono o hanno bisogno di essere rettificati, o sono insufficienti. Inoltre alcune ferrovie si arrestano a troppa distanza dalla catena principale o hanno allacciamenti troppo vicini al confine. Non ho bisogno di spiegare gli inconvenienti che questo stato di cose può portare.

Circa poi la linea Trieste-Tarvisio pel Colle del Predil l'on. ministro dei lavori pubblici comprenderà che basta citarla senza analizzare l'importanza. Signori del Governo, dalla grande guerra avete tratto novello vigore, vigore di vittoria da una parte, vigore di lavoro dall'altra, e va benissimo. Lodiamo e incoraggiamo tutte le conquiste del lavoro e del pensiero ma non dimentichiamo però che durante la laboriosa preparazione in tempo di pace bisogna pensare alla guerra. Sia guerra di posizione, sia guerra di movimento le ferrovie avranno sempre un'importanza enorme. Sarebbe errore grave, e grave illusione il credere che ai trasporti automeccanici, si possa assegnare il primo posto — non potranno mai essere che ausiliari rispetto alle ferrovie servizio principale. A proposito delle ferrovie consentitemi di ricordare una cifra molto istruttiva, è un ricordo che io ho ancora vivissimo nella memoria. Durante la guerra e in una giornata di giugno le ferrovie dello Stato della Divisione Movimento di Venezia in una sola giornata portarono al fronte 1070 carri di munizioni.

Eseguire degli studi è una bellissima cosa, ma io raccomando che ci mettiamo sulla linea

della realtà obbedendo alla legge suprema del Paese.

Ho finito e spero che l'on. relatore della Commissione di finanze troverà che ho fatto tesoro delle conclusioni di onesta franchezza che ho trovato nella sua bellissima relazione. Raccomando poi all'on. ministro dei lavori Pubblici di seguire per le ferrovie della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina quel vigoroso pensiero che ha già attuato per altri lavori - studiare le deliberazioni ma essere pronto ed energico nelle esecuzioni.

Presentazione di disegni di legge.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti decreti legge:

Conversione in legge del Regio decreto legge 16 maggio 1926, n. 897, che reca aggiunte ai Regi decreti legge 3 gennaio 1926, n. 37, e 7 febbraio 1926, n. 168, relativi alla costituzione dell'Istituto di assicurazione e previdenza per i titolari degli uffici secondari, per i ricevitori postali e telegrafici, e per gli agenti rurali (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 5 giugno 1926).

Conversione in legge del Regio decreto legge 9 maggio 1926, n. 903, concernente alcune modificazioni al testo unico di legge sui telefoni e la istituzione del servizio delle Commissioni per telefono. (Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 7 giugno 1926, n. 130).

Conversione in legge del Regio decreto legge 16 maggio 1926, n. 902, riguardante la devoluzione al bilancio autonomo dell'amministrazione postale-telegrafica di alcuni cespiti di entrata relativi al servizio delle Casse di risparmio postali e la prescrizione di alcuni piccoli crediti infruttiferi su i libretti delle Casse stesse. (Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 7 giugno 1926, n. 130).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle comunicazioni della presentazione di questi disegni di legge, che seguiranno il corso stabilito dal regolamento.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continuiamo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Amero D'Aste.

AMERO D'ASTE. Ebbi già occasione di farlo notare altra volta all'onorevole ministro, e richiamo oggi la sua attenzione sulla questione del completamento dei lavori di arginamento del Centa e dei suoi affluenti. Come dissi l'altra volta, si tratta della vallata più grande della Liguria, tutta coltivata intensivamente a verdura frutta e fiori.

Non si tratta del solo completamento degli argini, ma si tratta anche di riparazioni, che debbono venir fatte, per quanto è possibile, in maniera che non possano derivarne ulteriori danni. Infatti debbo far notare che nella vallata del Centa le case sono sparse lungo tutto il territorio, quindi la minaccia ai terreni si estende anche alle case. Le case sono sparse perchè l'agricoltore non debba perdere tempo a recarsi a coltivare i propri terreni, e ciò allo scopo di ben utilizzare il proprio tempo e il proprio lavoro. Debbo poi far osservare che le ferrovie ritraggono un vantaggio non indifferente da questa vallata per il trasporto delle derrate che produce, in Lombardia, in Piemonte, a Genova e Nizza.

Sulla sinistra del Neva affluente del Centa esiste poi una borgata a nome Leca facente parte della città di Albenga.

Questo sobborgo si trova ora minacciato dalle alluvioni del Neva, perchè non solo l'argine non è completato, ma da più di un anno gran parte di questo ha ceduto. Questa riparazione, forse perchè vi erano dei lavori più necessari, non fu considerata allora urgente, ma nemmeno in seguito non si sono più curati di attuarla ed è avvenuto, che le successive piene del fiume, hanno aumentato questo cedimento arrecando danni ai terreni, alle case, e minacciando anche gravemente il paese.

Ora io domando che si prenda in considerazione questa riparazione, perchè è una cosa grave. A proposito di riparazioni agli argini di torrenti e di fiumi, che minacciano di cedere come dissi già altra volta, affermo che è un errore economico il non attuarle subito, perchè ciò che si può fare immediatamente e che po-

trebbe costare uno, quando si ritarda, a causa dei successivi danneggiamenti dovuti alle piene, si finisce per pagarlo dieci, quando poi non si paga addirittura cento. È un errore economico poi per l'impiego del danaro del Ministero dei lavori pubblici, denaro che siamo tutti interessati e chè sia ben speso, un errore economico per l'economia nazionale, perchè tutti i terreni danneggiati dalle acque diminuiscono, se non perdono, la loro produzione; errore economico poi per l'erario, perchè i proprietari di tutti questi terreni e case danneggiati hanno il diritto di domandare l'esenzione dalle tasse. Quindi come si vede è un grave errore sotto diversi aspetti, perciò raccomanderei all'onorevole ministro di provvedere al riguardo.

Io ho riconosciuto e riconosco la buona volontà del ministro, ma gli raccomando di rivolgere agli uffici incaricati viva premura perchè questi lavori siano fatti per lo meno durante l'attuale buona stagione, perchè se si lascia passare la buona stagione, verranno danni sopra danni, ci vorranno spese sopra spese, e mi pare che l'erario dello Stato ne verrebbe ad essere veramente danneggiato. (*Approvazioni*).

Presentazione di disegni di legge e di relazioni.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. A nome dell'onorevole ministro della marina ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

Ordinamento della Regia marina.

Avanzamento nei corpi militari della Regia marina.

Ordinamento dell'amministrazione centrale della Regia marina.

Utilizzazione dei rottami metallici e degli altri materiali appartenenti alla Regia marina.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle comunicazioni della presentazione di questi disegni di legge, che seguiranno il corso prescritto dal regolamento.

Invito l'onorevole Simonetta a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

SIMONETTA. Ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui disegni di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 7 gennaio 1926, n. 138, col quale è autorizzata la spesa di lire 2 milioni per la sistemazione edilizia e per l'arredamento scientifico e didattico delle cliniche chirurgica e dermosifilopatica della Regia università di Padova » (452);

« Conversione in legge del Regio decreto legge 6 aprile 1926 n. 595, che concede la franchigia per i residui della distillazione di oli minerali destinati a essere usati per la distruzione delle larve di zanzare malarigene » (456).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Simonetta della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

NUVOLONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NUVOLONI. Ho constatato volentieri che l'onorevole ministro Giuriati ha impostato un maggiore stanziamento di 40 milioni sul bilancio di quest'anno per la manutenzione delle strade. Trovo giustissima l'osservazione del relatore onorevole Rolandi Ricci secondo cui, per riparare a questo rovinare continuo delle nostre strade, occorre che sia previdentemente spesa anche maggiore somma nelle riparazioni e per la manutenzione ordinaria delle strade prima di pensare alla costruzione di autostrade che non sono indispensabili. È un fatto positivo che molte nostre strade rotabili non sono praticabili. Quindi mentre plaudo all'intenzione del ministro di volervi provvedere, ritengo pure giustissima l'osservazione del nostro relatore che invita l'onorevole ministro a frenare un po' la velleità dei comuni e delle regioni che pretendono di avere delle autostrade. Nella mia Liguria era sorta pure la velleità di avere un'autostrada; ma io non esitai a qualificarla, per ora almeno, una utopia. Dobbiamo pensare prima di tutto a riparare la strada impraticabile da Ventimiglia a Genova e Spezia. Non possiamo e non dobbiamo dimenticare che nelle città della vicina Francia sono affissi manifesti nei quali si dice che

gli automobilisti non devono assolutamente, pel pessimo stato in cui si trovano le nostre strade, assumere impegni di venire nella nostra Liguria. Ora quando noi consideriamo che la regione ligure vive in gran parte della industria del forestiero, ben comprendiamo quale danno derivi a noi ed all'Italia da simile propaganda straniera quando essa è confortata dai fatti. Perciò raccomando vivamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici il provvedere al più presto perchè l'antica e storica strada della Cornice sia messa in uno stato migliore di manutenzione e di viabilità e perchè sia resa praticabile, lasciando da parte l'autostrada, per costruire soli pochi chilometri della quale si diceva che sarebbero occorsi ben 80 milioni. Con 80 milioni io penso che si possa più utilmente allargare l'attuale strada, ingrandirne le curve e rettificarle. La strada litoranea che si svolge in vicinanza del mare, tra fiori e giardini è una bellezza: occorre solo correggerla, migliorarla e tenerla in buono stato. Prima di tutto facciamo in modo che turisti e forestieri, e coloro che si dedicano al traffico abbiano strade possibili e praticabili; poi penseremo a quello che è il lusso, alle autostrade. Altra raccomandazione che voglio fare all'onorevole ministro, è quella che si riferisce alla elettrificazione ed al raddoppio del binario della ferrovia Genova-Ventimiglia.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Questa non riguarda il mio ministero, riguarda il collega delle comunicazioni.

NUVOLONI. Sta bene: allora mi rivolgerò all'onorevole ministro Ciano quando verrà in discussione il bilancio delle comunicazioni ed a lei raccomando solamente, ma vivamente, la manutenzione delle strade in genere e di quella litoranea in ispecie.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Rava a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

RAVA. A nome della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori ho l'onore di presentare al Senato la relazione sulla nomina a senatore del generale Bonzani.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Rava della presentazione di questa relazione, che sarà iscritta all'ordine del giorno di domani.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continuiamo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

CAVIGLIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAVIGLIA. Onorevoli colleghi, ho chiesto anch'io la parola per parlare dei lavori pubblici nell'Italia meridionale e più precisamente nella Calabria e nella Basilicata.

Una rapida lettura al bilancio dei lavori pubblici ed alla relazione della Commissione sul bilancio stesso mi ha fatto intravedere le ottime intenzioni del Governo verso l'Italia meridionale e specialmente verso la Basilicata e la Calabria.

L'istituzione del provveditorato e i mezzi messi a disposizione dei provveditori, sono anche una dimostrazione di queste ottime intenzioni del Governo. Io non conosco i limiti dei poteri che hanno attualmente i provveditori, ma vorrei che ad essi fossero date, se non le hanno, anche attribuzioni spettanti al Ministero dell'economia.

Il relatore accenna ad un inconveniente che si verificava in passato, per cui i lavori pubblici non rispondevano, nelle provincie meridionali, ai bisogni reali e tecnici, ma rispondevano piuttosto ai bisogni elettorali. Certo, questo inconveniente oggi non esiste più, e dato che una volta esistesse, doveva essere comune a tutta l'Italia. Però io ho il dubbio che permanga un altro inconveniente, che ho trovato esistere 25 anni or sono, precisamente nell'Italia meridionale, e che dipendeva dal fatto che il Governo non armonizzava i lavori dei vari Ministeri, per cui accadeva che si facessero delle opere di bonifica in pianura e in fondo valle per parte dei lavori pubblici, e invece non si sistemassero i bacini montani, perchè questi ultimi dipendevano da un altro Ministero; per cui le acque sregolate spesso colmavano i lavori di bonifica del piano, distruggendoli, o almeno danneggiandoli.

Precisamente in quell'epoca, io ho dovuto

vivere in quelle regioni, e sono rimasto colpito da un contrasto fortissimo esistente tra la sistemazione della popolazione, quale era una volta, ai tempi della Magna Grecia, ad esempio, e quella attuale. Allora, ai tempi della Magna Grecia, tutta la popolazione era sulle coste. Vi erano grandi città e numerosi villaggi tra Reggio e Taranto. La costa era coltivata a giardini e irrigata; vari porti e canali permettevano alle navi di fare il commercio di cabotaggio, e la navigazione fioriva dappertutto; invece le montagne erano coperte da foreste, da Reggio fino a Taranto; una popolazione di boscaioli e di pastori viveva in quelle foreste, commerciando soprattutto in legname, e questo affluiva alla costa ed alimentare numerosi cantieri. Allora la città sola di Crotona aveva più popolazione di quello che oggi non abbiano le tre provincie della Calabria.

Che cosa è accaduto perchè la popolazione abbandonasse la costa portandosi sulla montagna? Quando e perchè questo è avvenuto?

Con la sistemazione della popolazione sulla costa la Calabria e la Basilicata hanno attraversato quattordici secoli circa di sventure e di glorie, finchè i Saraceni, impadronitisi della Sicilia, ma non della Calabria e della Basilicata, che appartenevano invece a Bisanzio, andavano a razzare sulle coste di quelle regioni. Allora le popolazioni dovettero abbandonare la costa e rifugiarsi sulle montagne. Da allora cominciarono a nascere tutti quei paesi che vediamo ora biancheggiare tra Taranto e Reggio. Le popolazioni hanno dovuto disboscare per poter coltivare le terre; le acque sregolate perciò hanno dapprima colmato i letti dei fiumi, poi hanno dilagato e la malaria si è diffusa sulla costa. La sistemazione della popolazione sui monti da transitoria è diventata definitiva. Più tardi, dopo la costituzione del regno d'Italia le strade e le ferrovie hanno contribuito ad aumentare la distruzione dei boschi, mentre esse servono pochissimo per il commercio locale. Infatti per riunire due paesi, separati da una profonda valle ci sono talvolta 15 o 20 chilometri di strada, mentre la distanza in linea è di tre o quattro chilometri. Per questa ragione, la strada cessa di essere utile e tutti preferiscono di trasportare i magri prodotti della terra arida a dorso di asino e di mulo per le scorciatoie, anzichè per le strade maestre.

Oggi, evidentemente, è necessario per quelle popolazioni fare qualche cosa che migliori la loro sistemazione attuale, dotandole di mezzi più potenti di quelli che abbiano sinora. Ma non bisogna d'altra parte esagerare nella costruzione di strade e nella costruzione di edifici, i quali richiedono una manutenzione che quelle popolazioni povere spesso non possono sostenere, perchè non hanno mezzi.

Io credo che sia bene continuare nelle buone intenzioni in cui si è messo il Governo sebbene, per valutarle esattamente, io non abbia dei dati positivi. Ma vorrei che nel programma del Ministero dei lavori pubblici, che io spero non sia ancora fissato, fosse messa una serie di lavori che conducano la popolazione a prendere la sistemazione razionale, cioè sulla costa: una sistemazione simile ma più grandiosa di quella della Liguria attuale. Bisogna rifare in senso inverso il lavoro negativo della natura e degli uomini.

Allora le strade seguirebbero le vie naturali per discendere dalle montagne al mare lungo il fondo delle valli o lungo le creste: allora tutte le pianure della costa e le valli, tutte irrigabili, potrebbero dar vita a una forte e numerosa popolazione; ma per potere fare questo è necessario studiare, come tante opere a parte, tutti i bacini fluviali. Vi sono delle opere di bonifica, per esempio quella di S. Eufemia, la quale comprende non solo il bacino dell'Amato, ma anche altri piccoli bacini. Queste costituiscono un'opera complessiva. Invece vi sono i grandi bacini, come quello del Crati, del Basento, dell'Agri e del Sinni che dovranno essere divisi in varie parti, collegate fra loro. Ma in generale la sistemazione di quelle regioni dipende dalla sistemazione di tanti bacini fluviali, ognuno dei quali va studiato come opera a sè, e poi tutti debbono essere collegati successivamente. E non si possono anteporre le opere di bonifica della pianura alla sistemazione dei bacini montani, ma le varie opere debbono succedersi con ordine logico.

Una volta sistemati i bacini montani, regolate le acque, incanalate ed indigate in pianura, si potrà procedere al risanamento della costa, e la popolazione potrà scendervi. Essa vi andrà spontaneamente, come già fa colà dove la costa è sana. Le popolazioni di Gerace

e di Siderno hanno abbandonato i vecchi paesi sulla montagna e sono venute sulla costa:

In due generazioni e 50 anni di lavoro sistematico si può rinnovare la Magna Grecia. Allora avremo da quattro a sei milioni di abitanti sulla costa, meno di un milione sulla montagna; commercio, navigazione, agricoltura sulla costa; sulla montagna pastorizia e silvicoltura e, in qualche parte, anche agricoltura. Allora l'Italia moderna avrà superato per le Calabrie e per la Basilicata la prosperità della Magna Grecia (*approvazioni*):

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*.
Domando di parlare.

PRÉSIDENTE. Ne ha facoltà.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*.
Onorevoli senatori, per far tesoro di un ammonimento con cui si inizia la sapiente e sempre elegante relazione del vostro Ufficio centrale, io eviterò di ripetere cose già dette; mi limiterò pertanto a rispondere ai quesiti posti nella relazione, alle raccomandazioni, e alle osservazioni che sono state fatte in questa Aula.

E vengo subito al problema stradale di cui si è particolarmente preoccupato il dotto e geniale relatore e che ha formato tema di assennati ed eloquenti discorsi, quello del senatore Bevione e quello del senatore Nuvoloni.

Credo utile rettificare anzi tutto le cifre: nel bilancio 1925-26 erano iscritti 60 milioni per la manutenzione stradale; con nota di variazione dell'anno scorso questi 60 milioni sono stati portati a 120; nell'attuale bilancio sono iscritti 100 milioni: ecco la ragione della differenza constatata dal relatore, ed ecco la ragione per cui giustamente il senatore Bevione osserva che la differenza in più è soltanto apparente; se non che, con nota di variazione in corso, i 100 milioni apparenti nel bilancio saranno portati a 130, con un aumento di 10 milioni sui Fondi effettivamente stanziati per l'esercizio 1925-26.

Non io vi dirò, onorevoli senatori, che questi Fondi costituiscano tutto ciò che occorre per la manutenzione stradale; il problema della manutenzione stradale è relativamente semplice se noi vogliamo conservare la strada italiana presso a poco nelle condizioni in cui attualmente si trova; è eccezionalmente complesso, se vogliamo portare la strada italiana all'altezza delle condizioni nelle quali si tro-

vano le strade dei paesi più civili, se vogliamo pavimentare stabilmente tutte le strade di prima categoria e molte fra le strade provinciali, se vogliamo rettificare tutte quelle strade che oggi possono essere considerate impercorribili, o per errori di costruzione, o perchè erano state destinate a mezzi di locomozione ormai superati. Poichè io penso che questo secondo sia l'obiettivo che il Governo si deve prefiggere, il problema stradale diventa finanziariamente imponente:

Tanto l'onorevole relatore, come i senatori Bevione e Nuvoloni hanno avuto pennellate esageratamente pessimistiche sulle condizioni attuali della manutenzione stradale; in quanto essi sono obbligati a percorrere normalmente qualche strada la cui manutenzione è singolarmente costosa e difficile, appunto per difetto di costruzione; specialmente l'onorevole relatore ed il senatore Nuvoloni, frequentano quella strada Ventimiglia-Spezia che non mi perito di definire la peggiore strada d'Italia in una delle più belle regioni del mondo. Sanno benissimo, tanto il senatore Rolandi-Ricci come il senatore Nuvoloni, come io non abbia attese le loro sollecitazioni per mettere allo studio la rettifica integrale e la pavimentazione permanente o semipermanente della strada Ventimiglia-Spezia.

Ma, per tornare al problema generale della manutenzione, esso consta, come esattamente ha osservato il senatore Bevione, di due parti, una organica ed una finanziaria. È problema organico, secondo l'on. Bevione, perchè il decreto Carnazza non è stato applicato mentre è cessata per questa materia l'applicazione della legge sulle opere pubbliche del 1865. Ma non è soltanto questo il problema organico della strada, perchè il decreto Carnazza lascia insoluto il problema della viabilità minore. Ora è convinzione del Governo fascista che lo Stato non si possa disinteressare di nessuna delle strade esistenti sul territorio del Regno, per due ragioni. La prima, perchè ad ogni strada è legato un interesse economico, politico e strategico. La seconda, perchè lo Stato, avendo contribuito nella spesa di costruzione di tutte le strade, ha un immediato interesse alla conservazione di esse, cioè di una parte del patrimonio demaniale.

Senonchè, per affrontare le necessità ine-

renti alla manutenzione della viabilità minore, occorre anzitutto compiere il censimento delle nostre strade. Io, so, presso a poco, che vi sono circa 22 mila chilometri di strade di prima classe e circa 80 mila i chilometri di strade provinciali; ma non si sa quanti siano i chilometri di strade della terza, quarta e quinta categoria. E allora io spero che, tanto l'onorevole relatore (il quale ha ammonito che qualunque risoluzione è meno peggiore della provvisorietà) quanto il Senatore Bevione, vorranno consentire con me che, prima di procedere a rinnovare ulteriormente le disposizioni in questa materia così importante, complessa e delicata, sia necessario rendersi conto effettivamente delle necessità emergenti e del carico al quale, Stato ed Enti locali, dovranno, secondo le nuove norme, sottostare.

I 130 milioni complessivamente assegnati sono sufficienti per assicurare una discreta manutenzione stradale. Non però in tutte le provincie, perchè il decreto Carnazza, come il Senato sa, ha prodotto sperequazioni molto gravi tra provincia e provincia, sperequazioni che ho tentato di correggere per quanto era possibile mediante le convenzioni stipulate con le singole provincie. Ma riconosco che per porre tutte le provincie a un medesimo livello e per metterle in grado di garantirci una manutenzione che possa essere definita « veramente buona » i fondi messi a mia disposizione sono inadeguati, talchè fin dallo scorso anno ho domandato al collega delle finanze non meno di 176 milioni ed io spero che, date le dichiarazioni da lui fatte all'altro ramo del Parlamento intorno all'impiego degli avanzi di bilancio, sia possibile al Governo aumentare ancora gli stanziamenti per correggere almeno le più clamorose deficienze.

Passiamo ad altro argomento.

L'onorevole relatore mi ha rivolto una domanda in ordine alla sistemazione dei servizi dipendenti dal mio Ministero. L'onorevole relatore consente che fosse necessario isolare i servizi inerenti alla viabilità ordinaria e creare conseguentemente la direzione generale della viabilità. Perchè una direzione generale e non piuttosto un ente, o un Commissariato delle strade? Perchè si trattava di risolvere un problema organico, non un problema finan-

ziario, del quale il competente Ministero avocava ed avoca a sé la competenza. La finanza infatti non poteva nè potrebbe ammettere la esistenza di un ente autonomo che potesse, come molti vorrebbero, riscuotere tributi, contrarre prestiti, insomma regolare con una certa indipendenza amministrativa un problema che rientra nel quadro della normale Amministrazione dello Stato. Occorreva invece attrezzare tecnicamente la direzione generale della viabilità, per modo che la direzione stessa fosse in grado di risolvere non soltanto i problemi amministrativi, ma anche i problemi tecnici della strada, come la scelta e il trasporto dei materiali, le forme di pavimentazione, le rettifiche, i costi di manutenzione e così via.

Quindi, primo punto: era necessario creare la direzione generale della viabilità. Ma, osserva il relatore, perchè avete voluto guastare questa deliberazione, nella quale io consento, mettendo insieme l'edilizia e i porti, cioè riunendo materie fra le quali non esiste una vera e propria connessione? Rispondo che non avrei potuto ottenere dal collega delle finanze la costituzione di un'altra direzione generale presso il mio Ministero: le direzioni generali aumentano quelle spese generali, che io voglio invece limitare il più possibile. Da ciò la necessità di raggruppare in una direzione generale materie che avessero soltanto una qualche analogia: opere marittime ed edilizia. Il problema dell'edilizia, al quale in Francia, dove la popolazione decresce, attende un Ministero al completo, il Ministero degli alloggi, era affidato fino ad ora da noi ad una direzione generale « Affari generali ed edilizia ». Questa direzione era la più oberata di lavoro. Trattava tutte le questioni riflettenti il personale, tutti gli affari generali del Ministero e quelli dell'edilizia. Era necessario, per conseguenza, da un lato liberare questa direzione da una parte del suo enorme carico e dall'altra dare maggiore risalto alla questione delle abitazioni, così importante in un paese che cresce con il ritmo di mezzo milione di abitanti all'anno. Ho pertanto unito le opere edili a quelle marittime. Non potevo unire queste alle opere idrauliche, come sarebbe stato forse più logico, perchè la direzione generale delle opere idrauliche ha già una massa tremenda

di lavoro. Pensate: opere idrauliche, sistemazioni fluviali, sistemazioni montane, bonifiche, navigazione interna; e non ho bisogno che di enunciare gli argomenti perchè voi possiate, onorevoli senatori, rendervi conto della impossibilità di allargare la competenza di questa direzione generale.

Ecco le ragioni per le quali io ho dovuto mettere accanto all'edilizia le opere marittime. So di non aver seguito un criterio perfettamente tecnico e logico; come spesso si deve fare a questo mondo, ho scelto il minore fra due mali.

Nella relazione ho trovate osservazioni che riflettono il monumento a Vittorio Emanuele e il palazzo di Montecitorio.

Sono lieto di annunciare all'onorevole relatore e al Senato che il palazzo Montecitorio sarà finito definitivamente entro il mese di luglio. (*Commenti*). Non posso essere altrettanto preciso per quanto riflette il monumento a Vittorio Emanuele per una ragione che non appartiene alla mia responsabilità. Io non ho mancato di far presente al collega delle finanze che ragioni di orgoglio nazionale e ragioni economiche avrebbero consigliato di rapidamente ultimare il monumento a Vittorio Emanuele. Ma per ciò fare, occorre che in bilancio che il collega delle finanze non ha creduto di consentire perchè ha ritenuto che in un momento nel quale il Paese reclama opere importanti, delle quali è ansiosamente atteso il risultato economico, non si potessero spendere per un monumento (di cui tutti riconosciamo il valore e l'importanza artistica, storica ed affettiva, ma che è sempre un monumento, cioè appartiene alla categoria delle decorazioni) somme che possono trovare altrove più utile impiego.

Il senatore Dallolio ha esposto due raccomandazioni che io accetto, come italiano e come veneto. Mi duole però di non poter precisare al senatore Dallolio il tempo in cui le due opere potranno essere compiute.

Il Governo non crede di potere allargare, in questo momento, il programma delle costruzioni ferroviarie; devo pertanto limitarmi ad assicurare il Senato che la linea del Predil è tra quelle di cui il Governo riconosce tutta l'importanza politica, economica e strategica. (*Benissimo*).

Per quanto riguarda il ponte di Madrisio, il senatore Dallolio sa quali sono le ragioni per cui l'opera non è stata costruita. Sul ponte di Madrisio passa una strada che è soltanto comunale e però, senza una legge speciale, l'opera non può essere costruita a carico del bilancio dello Stato. Non ho mancato di insistere perchè, appunto per le ragioni accennate dall'illustre senatore Dallolio, sia adottato lo speciale provvedimento e formulo l'augurio che le sue e mie aspirazioni possano essere tra non molto benevolmente accolte.

Al senatore Amero D'Aste, che si è preoccupato del torrente Centa, sono lieto di poter dire che un progetto per regolare questo torrente è già pronto. Prima però di ordinarne la esecuzione occorre stabilire fino a che punto le necessità del Centa si ricollegano alla questione generale del regolamento dei nostri fiumi, questione che deve essere esaminata globalmente.

Come ho detto nell'altro ramo del Parlamento, si tratta di un problema formidabile, perchè coinvolge la sistemazione sia dei bacini montani, che dei corsi d'acqua nelle zone pianeggianti. Ma il Governo nazionale affronterà coraggiosamente, ne sono certo, anche questo problema e pertanto, mentre si eseguiranno per il Centa le opere ritenute più urgenti, sarà studiato il regolamento sistematico del torrente ricordato dal senatore Amero d'Aste.

Onorevoli senatori, il relatore ha osservato acutamente che la necessità in cui si trova il Governo, e specialmente il ministro dei lavori pubblici, di dover decretare l'urgenza delle opere e determinarne, conseguentemente, l'ordine di precedenza, costituisce una pesantissima responsabilità. Siamo perfettamente d'accordo. La discussione avvenuta in quest'aula basta a dimostrarlo chiaramente. Per i Governi, come per i chirurghi, la buona volontà e le pie intenzioni non bastano. Il paziente vuole essere salvato dal chirurgo e i popoli vogliono vedere gli effetti utili delle deliberazioni prese dai Governi. Per parte mia, accetto la responsabilità, che m'incombe; ma permettetemi di dire che ciascuno deve assumere la propria. Bisogna che i sollecitatori di opere non si lascino guidare dagli egoismi di campanile e non tentino di fuorviare, con inesatte deduzioni, il giudizio di chi deve

deliberare. Soltanto così le opere pubbliche potranno avere quell'effetto economico auspicato da voi, onorevoli senatori, come da tutti i buoni cittadini, e fermamente voluto dal Governo fascista! (*Vivi e generali applausi, congratulazioni*).

ROLANDI RICCI, *relatore*. Chiede di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Riconosciamo tutti di dover vivere in regime di stretta economia, di non doverci consentire nessuna prodigalità e siccome Beniamino Franklin diceva che la peggiore prodigalità è quella del tempo, io sarò brevissimo.

L'onorevole ministro ha mostrato di aver portato tutta la sua attenzione sopra la relazione della Commissione di finanze, del che io gli rendo grazie. La relazione della Commissione di finanze fu ispirata a questo concetto: l'opera del ministro, non soltanto per il programma esposto nel bilancio presentato oggi all'esame di questo ramo del Parlamento, ma anche e principalmente per le risultanze di cui fanno fede i documenti cui egli ha dato pubblicità circa le opere pubbliche eseguite negli ultimi 9 mesi dell'anno 1925, attesta non soltanto della buona volontà, ma anche della buona esecuzione pratica che la sua buona volontà ha già avuto nel campo dei lavori pubblici.

È un elogio che, con misurata parola, la relazione della Commissione di finanze è stata ben lieta di tributare al Governo di cui egli è tanta parte. Ho detto con parola misurata perchè come l'enfasi nel biasimo attenua il vigore della censura, così l'enfasi nella lode sminuisce il valore dell'elogio e la dignità del lodatore.

Breve è l'esame delle questioni che hanno formato oggetto dell'odierna discussione. L'onorevole senatore Bevione e l'onorevole senatore Nuvoloni mostrano, come l'onorevole ministro, di aver sentita tutta la grande importanza che ha la questione della manutenzione stradale per le vie ordinarie. Io concordo con quello che ha detto l'onorevole ministro circa la entità della cifra occorrente per dare alle nostre strade una sistemazione tale che risponda alle necessità del traffico attuale e dell'incremento che il traffico attuale, attraverso le strade ordinarie, deve necessariamente avere per il

movimento corrispondente allo svolgersi dell'economia nazionale. La cifra è tanto imponente che appunto per questo già in un'altra relazione la Commissione di finanze del Senato sottoponeva all'attenzione del Governo la possibilità di creare, se non un apposito organo per il finanziamento e l'esercizio della manutenzione stradale, almeno un apposito organo per l'esercizio della manutenzione stradale. Io confido che l'onorevole ministro, senza prendere impegni che sarebbero prematuri oggi, vorrà però portare il suo studio sopra questo profilo della questione della manutenzione stradale. Bene egli ha fatto costituendo la direzione generale della viabilità, ma forse la costituzione di una direzione generale della viabilità sarà il primo passo per arrivare poi alla creazione di un ente il quale abbia l'incarico di finanziare da un lato e di eseguire dall'altro la sistemazione delle nostre strade ordinarie; ma senza un adeguato finanziamento, che potrà anche raggiungere per vie proprie, attingendo al risparmio privato, senza la costituzione di un ente il quale abbia la possibilità finanziaria di eseguirla non si otterrà un'adeguata manutenzione stradale; non ci facciamo illusioni, non è neanche con 176 milioni che si metteranno le strade italiane in condizione di rispondere alle loro necessità.

Il demanio stradale ordinario è stato lungamente trascurato, ma poi soprattutto ha un vizio di origine e non risponde più alle necessità odierne pel modo in cui le strade sono state originariamente costruite e successivamente man mano ampliate e anche, se vuolsi, qua e là corrette; non risponde più al traffico che vi si esercita. Le strade sono state costruite prevalentemente come carrettiere. Oggi invece non è più il carro trascinato dall'animale quello che serve al traffico. E bisogna pensare che se si vogliono risparmiare ferrovie secondarie il cui costo è elevato e non rispondono forse sempre ad un buon esito economico, se si vogliono risparmiare molte altre spese di quasi inutile rendimento, bisogna pure decidersi ad affrontare questo problema.

Il Governo nazionale ha dato prova in molti campi, delle sue coraggiose iniziative e del sapiente modo con cui le ha sapute realizzare. Confido che anche in questo, che è uno dei campi importantissimi dell'economia nostra, il

nostro Governo vorrà proporsi lo studio del problema e vorrà venirci innanzi con una proposta concreta, per una risoluzione definitiva.

A questo proposito fu specialmente rilevato dall'onorevole Bevione, la convenienza di dare completa esecuzione alla legge Carnazza del 1923 e l'onorevole senatore Nuvoloni ha deplorato le pessime condizioni della strada che dal confine francese conduce a Genova ed oltre (il ministro ha detto bene « fino a Spezia », ed io credo che si potrebbe arrivare anche « fino a Pisa »). Questa strada è veramente in condizioni tali da non rispondere assolutamente ai bisogni del traffico attuale. Io non so se potrei interamente consentire nel rilievo del senatore Bevione, a proposito dell'utilità di applicare interamente la legge Carnazza, sia perchè, come ha già rilevato l'onorevole ministro, la legge Carnazza non affronta totalmente il problema, sia perchè questa legge lascierebbe ancora insoluta la questione della finanza. Ad ogni modo savissime cose ha detto l'on. Bevione, perchè il nostro movimento stradale ha una corrispondenza con tutta la nostra economia; infatti egli ha detto che si può calcolare che le strade rendano allo Stato all'incirca un mezzo miliardo all'anno, fra contributi stradali, tasse sui carburanti ed altri più o meno diretti cespiti. Forse se si raccolgono tutti i cespiti che derivano all'erario dalle strade, si giunge ad una cifra superiore a questa.

L'on. Nuvoloni ha ricordato lo stato pietoso in cui si trovano le strade della Liguria. Dio mio! anche nel Purgatorio di Dante mi pare che si legga:

« Tra Lerici e Turbia, la più deserta,
la più rotta ruina è una scala,
verso di quella, agevole e aperta ».

Vuol dire che è un gran pezzo che in Liguria abbiamo la disgrazia di avere delle cattive strade; ora bisogna rammentare che la strada litoranea della Liguria merita uno speciale riguardo. È una via di confine, è una via frequentata da un largo concorso turistico, automobilistico; merita riguardo, perchè conviene che noi non perdiamo certe correnti di temporaneo turismo, le quali provengono dai confini francese e monagasco. Anzi bisogna

ottenere che vengano tolte quelle tabelle che si trovano al di là dei nostri confini, con le quali si consigliano gli automobilisti ad evitare le vie italiane perchè cattive. Sono cattive sì, ma non sono le peggiori!

L'onorevole senatore Alfredo Dallolio, con uno squisito senso di realtà e con parola che è sempre animata da quel profondo sentimento di patriottismo, di cui egli ha dato tali e tante prove, che gli hanno meritato le più insigni, autorevoli e gradite certo, attestazioni delle sue benemerenze per i servizi resi alla Patria, vi ha parlato di due necessità per le quali egli ha detto, che la parola sua non può e non vuole essere esplicita. Ciascheduno di noi comprende che cosa il senatore Dallolio abbia voluto dire, e mi pare che non vi sia alcuna necessità di aggiungere che certo la Commissione di finanza fa proprie le raccomandazioni dell'on. Dallolio, già accettate dall'onorevole ministro, e le raccomanda essa all'attenzione di lui e di tutto il Governo, perchè quando si tratta della difesa nazionale non vi può essere nessun giustificabile risparmio: tutto quello che è necessario, non una lira di più ma non un centesimo di meno.

Il senatore Amero D'Aste ha parlato dell'arginamento del Centa e di un paese caro al mio cuore, del mio paese natio, Albenga. Il ministro ha detto che egli avrebbe preso in considerazione le raccomandazioni dell'onorevole Amero D'Aste, ma che egli intendeva risolvere globalmente la questione del regime da darsi alle acque, soprattutto del modo di contenere i fiumi che straripano troppo facilmente quando abbonda la pioggia.

Onorevole ministro, io porto la modesta opinione che quella dell'arginamento del Centa sia una questione da risolversi in un modo molto radicale: che l'arginamento non sia fatto bene e che bisogna farlo bene, e che una porzione notevole dei danni derivi dalla imperfetta esecuzione dell'arginamento. Ma per carità, se noi aspettiamo a riarginare il Centa, il quale scorre nella regione che è stata resa dall'industria orticola e frutticola ligure la più fertile d'Italia (pensi onorevole ministro dell'economia, che i terreni si vendono fino a 130 mila lire l'ettaro!).

BELLUZZO, *ministro dell'economia*. Ci penso ma non per comprarli! (*ilarità*).

ROLANDI RICCI, *relatore*. Ne prenda nota onorevole ministro, non per comprarli, ma per impedire che l'esportazione dei produttori di questa regione sia danneggiata da disposizioni che sotto il pretesto di malattie inesistenti vietano ai prodotti agricoli di quella zona di varcare il confine, a tutto vantaggio dei concorrenti della nazione vicina.

E torno all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Per carità, non aspetti a sistemare tutti i fiumi di Italia, e che intanto il Centa dilaghi e faccia delle scorribande. Non voglia, per amor del cielo, essere troppo amico del meglio e perciò nemico del bene. Non voglia, per la globalità della questione, trascurare tutta quella zona che è così fertile e così frequente di case e di ville. Confido che l'onorevole ministro mandi un Commissario tecnico sul luogo perchè veda e faccia. Fino a quando ce ne staremo agli elementi locali, le responsabilità se le palleggeranno dall'uno all'altro, e non si concluderà mai nulla, perchè non ci sarà mai nessuno che abbia il coraggio di confessare che quello che è stato fatto non è stato fatto bene, e che bisogna rifarlo.

L'onorevole senatore Caviglia si è interessato della popolazione della Basilicata e della Calabria, rilevando come essa si sia addensata in acrocori sulla cima dei monti, e che abbia abbandonato le spiagge. Egli da quello studioso che è della storia, oltrecchè valente uomo di guerra; sa perfettamente che questo abbandono della spiaggia e asilo sui monti è stato determinato prima dalle invasioni saracene, poi dalla malaria conseguita alla trascuranza del regime delle acque. Anche l'anno scorso la Commissione di finanze, si è interessata di questo problema, ed anche l'anno scorso essa ha richiamato l'attenzione del ministro su questa questione. Il ministro ha mostrato coi fatti di volersene interessare: si tratta di tentare di far tornare le popolazioni agricole a poco a poco presso i loro campi. Il ministro con l'istituzione dei Provveditorati ha cercato (lo riconosco ben volentieri) di ovviare a quegli inconvenienti che lamentava l'onorevole senatore Caviglia quando diceva che non vi era armonia tra le disposizioni dei vari Ministeri, giacchè oggi ai Provveditorati sono stati assegnati oltre i poteri che competevano al Ministero dei lavori pubblici,

anche quelli che competevano al Ministero dell'economia nazionale relativ all'irrigazione e alle opere di sistemazione idraulica e forestale dei bacini montani, all'imboschimento delle zone litoranee, alla bonifica agraria in quanto collegata con le trasformazioni fondiarie e di pubblico interesse, i servizi dipendenti dal Ministero dell'Interno diretti ad agevolare le provviste di acqua potabile, la costruzione di ospedali, di cimiteri, di fognature e di altre opere igieniche; e perfino i servizi dipendenti dal Ministero della pubblica istruzione, diretti a facilitare la costruzione di edifici scolastici. Cosicchè oggi nel funzionamento del Provveditorato si armonizzano tutti i poteri necessari a fare una bonifica completa di quelle zone dove c'è più bisogno dell'intervento amoroso e sapiente del Governo perchè la bonifica possa avvenire. L'onorevole ministro ha giustificato l'associazione in una sola direzione generale dell'edilizia e dei porti. Non c'era una censura nella relazione, c'era solamente una domanda. Era l'ingenua domanda di chi non capiva quale rapporto tecnico o logico vi potesse essere tra due branche di attività del Ministero dei lavori pubblici, l'una diretta a curare l'edilizia, l'altra le opere marittime. Il ministro ha risposto dicendo che non aveva potuto seguire nè la tecnica, nè la logica, ma che aveva dovuto attenersi alla antica regola «di due mali, il minor sceglier dovrai». Veda l'onorevole ministro se non potesse trovare un male ancora minore: perchè riunire queste due opere in una sola direzione generale mi pare fare un matrimonio di difficile convivenza e in questo caso il divorzio non c'è.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Il divorzio costa troppo.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Veda per esempio se in quella direzione degli affari generali o nell'ispettorato non si potesse collocare anche l'edilizia. Per l'edilizia io ritengo che poco alla volta il lavoro del Ministero debba diminuire o almeno non debba aumentare.

Per i porti invece abbiamo ancora troppi lavori da fare, moltissimi attrezzamenti occorrono tuttora. Abbiamo ancora bisogno che il lavoro dei nostri porti si svolga con una certa ampiezza, perchè, badiamo bene, nei porti noi non abbiamo solo da considerare

quello che facciamo noi, ma bisogna che stiamo attenti anche alla concorrenza dei vicini e la concorrenza vicina, badate bene, — qualunque siano le momentanee difficoltà di finanza di qualche paese, — la concorrenza vicina va facendo tutto il possibile per riprendere lena e riguadagnare il terreno perduto.

MAYER. Anche quella lontana.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Quella lontana mi preoccupa meno di quella vicina, perchè potremo fronteggiarla più facilmente. Quella lontana, che è soprattutto la concorrenza dei porti del mare del nord, può interessare solo un grande porto dell'Adriatico e noi abbiamo vari mezzi di difesa: accordi per le tariffe ferroviarie, agevolazioni doganali ed anche altri presidi che ci potrebbero salvare da quella concorrenza.

Ma per la concorrenza vicina nel Mar Tirreno è difficile salvarsi se non ci manteniamo nella condizione felice in cui oggi virtù di popolazione laboriosa, energia di Governo, disciplina — e ne faccio volentieri elogio al ministro delle comunicazioni — disciplina ripristinata nella marina mercantile, ci hanno portato; è necessario conservare le posizioni in cui siamo per poter fronteggiare domani una concorrenza che diventerà minacciosa. Chiunque s'interessa di cose marinare non può non convenire in questo mio avviso.

Il ministro ci ha voluto dire perchè il monumento a Vittorio Emanuele II, documento della doverosa gratitudine dell'Italia da lui unificata, non può essere compiuto tanto rapidamente quanto il nostro sentimento e il nostro desiderio vorrebbero. La relazione della Commissione di finanza si è limitata ad osservare che sono più di 40 anni che questo monumento è in costruzione, non ha fatto commenti.

Quanto al palazzo di Montecitorio anche qui la relazione della Commissione di finanza si è limitata ad osservare che sono più di 20 anni che il palazzo avrebbe dovuto, secondo un primo progetto, essere terminato. L'onorevole ministro ci ha portato la lieta notizia che entro il mese di luglio il palazzo di Montecitorio sarà definitivamente finito.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Non rispondo dei restauri!

ROLANDI RICCI, *relatore*. Dei restauri ed anche dei lavori accessori, perchè nella rela-

zione, all'altro ramo del Parlamento, ho letto di alcuni lavori accessori da farsi, cioè di alcuni lavori di sistemazione. Ora il ministro dei lavori pubblici mi permetta di ricordargli che un grande legislatore ateniese aveva proibito di giurare sul futuro perchè riteneva che del passato si potesse giurare senza spergiuro, ma che chi giurava sul futuro andava incontro allo spergiuro; quel *definitivamente* lo faccia cancellare dal resoconto stenografico, per il luglio prossimo la scadenza è troppo vicina.

L'onorevole ministro ha detto che egli sente tutta la responsabilità che pesa sopra di lui, e che la Commissione di finanza ha voluto mettere in rilievo, soggiungendo però che aveva in lui la più completa fiducia che questa responsabilità egli avrebbe serenamente e onestamente sostenuta, e ha rivolto una preghiera perchè nessuno si lasci captare dalla seduzione degli interessi locali per sollecitare delle opere pubbliche, le quali non rispondendo a un interesse generale, non potrebbero che intralciare o impedire il corso o il compimento di altre opere pubbliche di interesse generale.

La Commissione di finanze certo si associa interamente a questa preghiera del ministro dei lavori pubblici, preghiera la quale qui non può trovare che consenzienti: egli custodisca bene i suoi lombi; li precinga bene, secondo il precetto evangelico, non in questa ma in altre Camere; qui la sua castità non sarà messa a duro cimento.

Onorevoli colleghi, ho promesso di essere breve e lo sono: nella relazione abbiamo, con piena soddisfazione nostra, con soddisfazione che è indubbiamente anche vostra, constatato che il nostro Paese è in un ritmo di lavoro e di progresso, esso cammina con dura fatica, ma cammina per attingere la sua meta la quale se non è prossima, non è certo tanto remota che noi dobbiamo disperare, anche alla nostra età, di vederla raggiunta.

Un illustre ministro inglese, di origine italiana, il Disraeli, disse un giorno che « la giovinezza è uno sbaglio, la virilità una lotta, la vecchiezza un rammarico ». Io trovo che egli ha avuto torto forse nella prima parte, certo nella ultima, perchè io non so se la giovinezza coi suoi fervori, se la giovinezza coi suoi ardimenti, e la giovinezza con la sua vigoria sia sempre uno sbaglio anche quando dà prova di

eccessività, perchè benedetta la giovinezza che è forte, benedetta la giovinezza che va avanti coraggiosamente.

La virilità è certo una lotta ; e tutti abbiamo lottato nella nostra virilità : ma non è vero che la vecchiezza sia un rammarico ; io invecchio e non mi rammarico, non mi rammarico perchè penso che in tutte le età, proporzionando ciascuno il nostro sforzo ai mezzi che abbiamo, possiamo concorrere ancora a portare il nostro granello di sabbia al grande edificio del nostro Paese ; quel nostro Paese che se noi lo consideriamo entro i suoi confini può talvolta dar luogo a qualche censura, ma se lo confrontiamo con altri paesi ci mostra la sua superiorità e morale e intellettuale ; questo Paese che in 75 anni ha percorso un cammino quale altre nazioni non percorsero in secoli ! (*benissimo*) e quindi tanto al ministro giovane quanto ai colleghi meno giovani (*si ride*) io dico : *laboremus fidenter*. E l'esempio di una pertinace laboriosità a servizio del nostro Paese a me, ligure, viene da uno dei migliori figli della Liguria che oggi compie 88 anni, e a cui da qui mando il mio saluto (*applausi vivissimi*) ; da Lui che ha dedicata tutta la sua vita a servizio del Paese con quella tenacia ligure che il Carducci vantava, perchè poggia nel giusto e si irradia nell'ideale ; e costituisce una delle caratteristiche di nostra gente. Auguri a Paolo Boselli. (*Applausi vivissimi e prolungati, moltissime congratulazioni di senatori e di ministri*).

Presentazioni di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Pantano a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

PANTANO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge per la colonizzazione interna.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Pantano della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito il senatore Petitti Di Roreto a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

PETITTI DI RORETO. A nome della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori, ho l'onore di presentare al Senato la relazione sulla nomina a senatore del tenente generale Cavallero Ugo.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Petitti Di Roreto della presentazione di questa relazione, che sarà iscritta all'ordine del giorno di domani.

Seguito della discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Torneremo ora alla discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e prego l'onorevole senatore, segretario, Rebaudengo di dar lettura dei capitoli del bilancio.

REBAUDENGO, *segretario*, legge:

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

1	Amministrazione centrale - Personale di ruolo e personale di altre Amministrazioni comandato a prestare servizio nell'Amministrazione centrale - Stipendi e supplementi di servizio attivo (Spese fisse)	8,000,000 »
2	Personale di ruolo del Ministero dei lavori pubblici e di altre Amministrazioni - Indennità di trasferte e diverse	300,000 »
3	Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti.	100,000 »
4	Genio civile - Personale di ruolo - Stipendi e supplementi di servizio attivo (Spese fisse)	34,500,000 »
5	Genio civile - Personale di ruolo - Indennità di trasferta e di traslocazione	3,000,000 »
6	Spese per il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e per la segreteria	250,000 »
7	Spese per gli studi e le ricerche sperimentali relative alla coordinazione e metodizzazione degli studi afferenti ai vari rami della tecnica dei lavori pubblici	300,000 »
8	Magistrato alle acque: spese per il personale e per il funzionamento degli Uffici e del Comitato tecnico	150,000 »
9	Trasferte e competenze al personale di sorveglianza addetto ai lavori di manutenzione e di riparazione di ponti e strade nazionali ed al servizio delle Regie trazzere	50,000 »
10	Salario ai capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali - Indennità di percorrenza, di malaria e di alloggio (articoli 2 e 3 del decreto Reale 21 dicembre 1919, n. 2662, e decreto Reale 28 maggio 1922, n. 1189) (Spese fisse)	10,500,000 »
11	Capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali - Indennità varie per sorveglianza ai lavori - Fornitura di attrezzi da lavoro, libretti di servizio e regolamenti (Regio decreto 28 maggio 1922, n. 1189).	500,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	57,650,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	57,650,000 »
12	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali	10,000 »
13	Assegni al personale idraulico subalterno addetto al servizio delle vie navigabili, delle opere idrauliche di 1ª e di 2ª categoria e dei bacini montani (Spese fisse)	6,200,000 »
14	Competenze diverse al personale idraulico subalterno addetto al servizio delle vie navigabili, delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e dei bacini montani	1,050,000 »
15	Personale addetto alla custodia ed alla sorveglianza dei lavori di manutenzione delle bonifiche. Stipendi, indennità di alloggio, di custodia dei magazzini, di foraggio e di malaria (Spese fisse)	2,000,000 »
16	Personale addetto alla custodia ed alla sorveglianza della manutenzione delle bonifiche - Competenze	17,125 »
17	Personale subalterno ordinario pel servizio dei porti - Stipendi ed indennità fisse - Assegni, competenze e indennità pei servizi di manutenzione, escavazione ed illuminazione (Spese fisse)	30,500 »
18	Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli dell'Amministrazione centrale e del Genio civile (articolo 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290)	325,000 »
19	Sussidi al personale dell'Amministrazione centrale e del Genio Civile ed a quello già appartenente all'Amministrazione dei lavori pubblici ed alle relative famiglie	209,000 »
20	Premi di operosità e di rendimento per incarichi e studi diversi a funzionari dello Stato non dipendenti dall'Amministrazione dei lavori pubblici - Compensi ad estranei all'Amministrazione dello Stato	135,000 »
21	Spese per il servizio di copiatura a macchina	250,000 »
22	Spese per l'acquisto delle marche di contributo per l'assicurazione obbligatoria contro l'invalidità e la vecchiaia degli stipendiati e salariati dipendenti dall'Amministrazione dei lavori pubblici (Spesa obbligatoria)	230,000 »
23	Premi da corrisondersi alla Cassa Nazionale di assicurazione contro gli infortuni, per gli operai che prestano l'opera propria alle dipendenze dell'Amministrazione dei lavori pubblici, in lavori soggetti all'obbligo dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (Regio decreto 8 marzo 1923, n. 633) (Spesa obbligatoria)	100,000 »
24	Fitto di locali di proprietà privata (Spese fisse)	1,200,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	69,406,625 »

	<i>Riporto</i>	69,406,625 »
25	Manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali.	100,000 »
26	Genio civile - Spese di ufficio (Spese fisse)	450,000 »
27	Genio civile - Provvista, riparazione e trasporto di mobili e strumenti geodetici; restauro e adattamento di locali e spese casuali.	173,000 »
28	Fitti e canoni per le opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e pel servizio dei porti (Spese fisse)	40,000 »
29	Spese relative al servizio delle automobili per la direzione e sorveglianza delle opere pubbliche di carattere ordinario	2,000,000 »
30	Spese per il funzionamento e per la manutenzione della biblioteca del Ministero	50,000 »
31	Spese telegrafiche per l'interno e per l'estero e spese telefoniche.	150,000 »
32	Spese di liti e per arbitraggi (Spesa obbligatoria).	100,000 »
33	Spese casuali	50,000 »
34	Contributo dello Stato nella spesa dell'Associazione internazionale di navigazione con sede a Bruxelles	12,500 »
35	Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
		<hr/> 72,532,125 » <hr/>
	<i>Debito vitalizio.</i>	
36	Pensioni ordinarie (Spese fisse).	7,000,000 »
37	Indennità per una sola volta, invece di pensione, a termini degli articoli 3, 4 e 10 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria)	50,000 »
		<hr/> 7,050,000 » <hr/>

Opere nell'Italia settentrionale.

38	Spese per manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade dell'Italia settentrionale in dipendenza dei Regi decreti 15 novembre 1923, n. 2506, 23 ottobre 1924, n. 1994 e 9 giugno 1925, n. 890)	34,000,000 »
39	Concorsi per rinnovazioni del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe dell'Italia settentrionale compresi entro gli abitati, ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506	35,000 »
40	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade dell'Italia settentrionale (Spesa d'ordine)	300 »
41	Manutenzione delle vie navigabili di 1ª e di 2ª classe ed illuminazione della rete dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili dell'Italia settentrionale, escluso il compartimento del Magistrato alle acque	3,000,000 »
42	Manutenzione delle vie navigabili di 1ª e 2ª classe ed illuminazione della rete dei porti lacuali compresi nel compartimento del Magistrato alle acque	4,300,000 »
43	Servizio di segnalazione di rotta lungo il Po agli scopi della grande navigazione	200,000 »
44	Sovvenzione annua a carico dello Stato per concessione di opere e mezzi di navigazione, a norma del capo V del testo unico 11 luglio 1913, n. 959 (Italia settentrionale).	40,000 »
45	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e delle opere comprese nei perimetri dei bacini montani nell'Italia settentrionale, escluso il compartimento del Magistrato alle acque.	4,000,000 »
46	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e delle opere comprese nei perimetri dei bacini montani nel compartimento del Magistrato alle acque.	4,700,000 »
47	Spese per il servizio idrografico fluviale e mareografico e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi di acqua dell'Italia settentrionale, escluso il compartimento del Magistrato alle acque	700,000 »
48	Spese per il servizio idrografico fluviale e mareografico e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi di acqua nel compartimento del Magistrato alle acque	840,000 »
49	Spese per il servizio di piena e spese casuali pel servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte a quella attinente nell'Italia settentrionale, escluso il compartimento del Magistrato alle acque	700,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	52,515,300 »

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-26 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 GIUGNO 1926

	<i>Riparto</i>	52,515,300 »
50	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1 ^a e 2 ^a categoria e di altre categorie per la parte a quella attinente, nel compartimento del Magistrato alle acque	750,000 »
51	Spese eventuali in conseguenza di contravvenzioni alle disposizioni di polizia idraulica nell'Italia settentrionale (Spesa d'ordine)	4,000 »
52	Manutenzione e riparazione dei porti dell'Italia settentrionale, esclusi quelli compresi nel compartimento del Magistrato alle acque	3,250,000 »
53	Manutenzione e riparazione dei porti compresi nel compartimento del Magistrato alle acque	1,350,000 »
54	Escavazione dei porti dell'Italia settentrionale, esclusi quelli compresi nel compartimento del Magistrato alle acque	5,000,000 »
55	Escavazione dei porti compresi nel compartimento del Magistrato alle acque	5,000,000 »
56	Illuminazione delle aree portuali dell'Italia settentrionale e manutenzione dei relativi impianti	500,000 »
57	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia dei porti dell'Italia settentrionale (Spesa d'ordine)	7,000 »
		68,376,300 »
	<i>Opere nell'Italia centrale.</i>	
58	Spese per manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade d'Italia centrale in dipendenza dei Regi decreti 15 novembre 1923, n. 2506, 23 ottobre 1924, n. 1994 e 9 giugno 1925, n. 890	26,000,000 »
59	Concorsi per rinnovazioni del pavimento dei tronchi di strade di 1 ^a classe dell'Italia centrale compresi entro gli abitati, ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F' e del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506	10,000 »
60	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade dell'Italia centrale (Spesa d'ordine)	300 »
61	Manutenzione delle vie navigabili di 1 ^a e di 2 ^a classe ed illuminazione delle aree dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili dell'Italia centrale	1,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	27,010,300 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-26 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 GIUGNO 1926

	<i>Ripporto</i> . . .	27,010,300 »
62	Sovvenzione annua a carico dello Stato per concessione di opere e mezzi di navigazione a norma del Capo V del testo unico 11 luglio 1922, n. 939 (Italia centrale)	10,000 »
63	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e delle opere comprese nei perimetri dei bacini montani nell'Italia centrale	3,000,000 »
64	Spese per il servizio idrografico fluviale e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi d'acqua nell'Italia centrale . . .	600,000 »
65	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria nonchè di altre categorie per la parte con quelle attinente, nell'Italia centrale . .	400,000 »
66	Spese eventuali in conseguenza di contravvenzioni alle disposizioni di polizia idraulica nell'Italia centrale (Spesa d'ordine). . . .	3,000 »
67	Manutenzione e riparazione dei porti dell'Italia centrale	3,000,000 »
68	Escavazione dei porti dell'Italia centrale	4,000,000 »
69	Illuminazione delle aree portuali dell'Italia centrale e manutenzione dei relativi impianti	700,000 »
70	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia dei porti dell'Italia centrale (Spesa d'ordine)	5,000 »
		38,728,300 »
	<i>Opere nell'Italia meridionale ed insulare.</i>	
71	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe nella provincia di Napoli	800,000 »
72	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe nella Campania, esclusa la provincia di Napoli.	7,200,000 »
73	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe nell'Abruzzo e Molise	4,000,000 »
74	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe nelle Puglie . . .	3,200,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	15,200,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	15,200,000 »
75	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe nella Basilicata . . .	4,800,000 »
76	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe nella Calabria. . .	7,200,000 »
77	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe nella Sicilia . . .	8,000,000 »
78	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe nella Sardegna . . .	4,800,000 »
79	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade dell'Italia meridionale ed insulare (Spesa d'ordine) . . .	400 »
80	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria ; spese per il servizio di piena e spese casuali nell'Abruzzo e Molise	100,000 »
81	Spese per il servizio idrografico fluviale e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi d'acqua nell'Italia meridionale ed insulare	1,000,000 »
82	Spese eventuali in conseguenza di contravvenzioni alle disposizioni di polizia idraulica nell'Italia meridionale ed insulare (Spesa d'ordine)	3,000 »
83	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti nella provincia di Napoli	2,400,000 »
84	Escavazione dei porti nella provincia di Napoli	250,000 »
85	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti nella Campania, esclusa la provincia di Napoli.	400,000 »
86	Escavazione dei porti nella Campania esclusa la provincia di Napoli	200,000 »
87	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti nell'Abruzzo e Molise	400,000 »
88	Escavazione dei porti nell'Abruzzo e Molise	100,000 »
89	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti nelle Puglie.	3,000,000 »
90	Escavazione dei porti nelle Puglie	180,000 »
91	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti nella Calabria.	1,000,000 »
92	Escavazione dei porti nella Calabria	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i> . . .	49,033,400 »

		<i>Riporto</i> . . .	49,033,400 »
93	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti nella Sicilia . . .		2,800,000 »
94	Escavazione dei porti nella Sicilia		750,000 »
95	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti nella Sardegna.		1,000,000 »
96	Escavazione dei porti nella Sardegna		1,520,000 »
97	Spese in gestione dell'Amministrazione centrale per l'escavazione dei porti dell'Italia meridionale ed insulare		3,000,000 »
98	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzione alla polizia dei porti dell'Italia meridionale ed insulare (Spesa d'ordine)		5,000 »
			58,108,400 »
 <i>Automobili, strade ferrate e servizi di navigazione lacuale.</i> 			
99	Spese per le Commissioni arbitrali interprovinciali per le questioni sorgenti dall'applicazione dei concordati di lavoro stipulati tra aziende di trasporto a trazione meccanica ed il personale (Regio decreto 19 ottobre 1923, n. 2311)		50,000 »
100	Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili. Personale di ruolo - Indennità di trasferta		1,000,000 »
101	Quota a carico dello Stato italiano della spesa riguardante la delegazione italo-svizzera per il Sempione (legge 21 gennaio 1904, n. 15) (Spesa obbligatoria).		3,000 »
102	Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles		3,200 »
103	Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e per l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168 (articoli 7, 27, 32 e 220 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 e decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303 (Spesa obbligatoria) . .		71,996,000 »
104	Sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie (art. 235 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (Spesa obbligatoria)		8,088,000 »
		<i>Da riportarsi</i> . . .	81,140,200 »

	<i>Riporto</i> . . .	81,140,200 »
105	Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale (leggi 5 marzo 1893, n. 125, 21 luglio 1911, n. 852, 23 giugno 1912, n. 659, e 8 giugno 1913, n. 631) (Spesa obbligatoria)	1,680,000 »
106	Sovvenzioni alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (art. 258 e 262 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) ed alle tramvie di cui all'articolo 113 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261.	7,000,000 »
107	Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie e per l'istituzione e l'esercizio di nuovi servizi automobilistici provvisori determinati da necessità di ordine pubblico (articoli 276, 277 e 278 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, numero 1447, e decreto Reale 15 febbraio 1920, n. 210)	15,000,000 »
		104,820,200 »

TITOLO II.

SPESA STRAORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

108	Indennità di trasferta al personale di ruolo del Genio civile, in dipendenza delle opere straordinarie	9,000,000 »
109	Indennità di trasferta al personale dipendente dal Genio civile, giusta l'articolo 19 del testo unico di legge 23 settembre 1906, n. 522, addetto alle opere straordinarie	500,000 »
110	Indennità temporanea mensile ai funzionari civili di ruolo (decreto luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314, e Regio decreto 3 giugno 1920, n. 737)	8,500,000 »
111	Assegni ed indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio ed assimilato	510,500 »
112	Indennità di trasferta e competenze al personale straordinario, avventizio ed assimilato	368,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	18,878,500 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-26 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 GIUGNO 1926

	<i>Riporto</i>	18,878,500 »
113	Indennità temporanea al personale salariato delle Amministrazioni dello Stato, indicato nella tabella annessa al decreto luogotenenziale 7 aprile 1918, n. 444 (Regi decreti 4 settembre 1919, n. 1738, 27 novembre 1919, n. 2335, 28 dicembre 1919, n. 2485 e 3 giugno 1920, n. 737)	13,000,000 »
114	Stipendi e altri assegni fissi al personale di ruolo in servizio nelle nuove provincie e proveniente dal cessato regime	2,000,000 »
115	Indennità temporanea mensile al personale in servizio nelle nuove provincie e proveniente dal cessato regime	750,000 »
116	Indennità di trasferta e di traslocazione al personale in servizio nelle nuove provincie e proveniente dal cessato regime	<i>per memoria</i>
117	Assegni, competenze e indennità al personale avventizio e salariato in servizio nelle nuove provincie	<i>per memoria</i>
118	Competenze al personale straordinario per l'esecuzione di opere pubbliche di cui al Regio decreto 9 aprile 1925, n. 416	12,000,000 »
119	Retribuzioni a tecnici privati e compensi speciali a funzionari del Genio civile di cui al Regio decreto 9 aprile 1925, n. 583	5,000,000 »
120	Spese di affitto e di arredamento di locali ad uso del Genio civile in dipendenza della esecuzione delle opere pubbliche straordinarie	391,500 »
121	Spese per l'acquisto, affitto, sistemazione ed arredamento di locali ad uso di alloggio di funzionari dello Stato in località disagiata, in dipendenza dell'esecuzione di opere pubbliche straordinarie.	<i>per memoria</i>
122	Spese casuali ed impreviste per opere stradali e portuali.	500,000 »
123	Spese casuali ed impreviste per opere idrauliche di bonifica e di utilizzazione di acque pubbliche.	500,000 »
124	Spese per il funzionamento dell'Ufficio di statistica istituito per la raccolta, classificazione e pubblicazione di dati tecnici, amministrativi, economici e finanziari relativi allo svolgimento delle opere pubbliche in Italia.	350,000 »
125	Spese per l'impianto ed il funzionamento dei Provveditorati alle opere pubbliche nell'Italia meridionale ed insulare	10,000,000 »
126	Compensi al personale addetto ai Provveditorati alle opere pubbliche nel Mezzogiorno e nelle isole ed al personale dell'Alto Commissariato di Napoli addetto ai servizi di Provveditorato.	5,000,000 »
		68,370,000 »

Opere nell'Italia settentrionale.

127	Opere stradali nell'Italia settentrionale	7,000,000 »
128	Opere idrauliche nell'Italia settentrionale	24,000,000 »
129	Utilizzazione di acque pubbliche e di combustibili nazionali nell'Italia settentrionale	15,500,000 »
130	Opere di bonificazione nell'Italia settentrionale	10,000,000 »
131	Opere marittime nell'Italia settentrionale	<i>per memoria</i>
132	Edifici pubblici governativi nell'Italia settentrionale	1,900,000 »
133	Costruzione di caserme e di edifici militari, lavori di grande trasformazione e di stabilità dei fabbricati medesimi, a norma del Regio decreto 15 ottobre 1925, n. 1934.	1,800,000 »
134	Spese dipendenti da alluvioni, piene, frane ed esplosioni nell'Italia settentrionale	<i>per memoria</i>
135	Spese dipendenti della guerra nell'Italia settentrionale - Lavori di completamento e di sistemazione di strade costruite dall'Autorità militare. - Indennità di espropriazioni relative	<i>per memoria</i>
136	Spese relative ai servizi delle nuove provincie.	<i>per memoria</i>
137	Opere pubbliche nella provincia e nella città di Zara	<i>per memoria</i>
138	Opere marittime e stradali da classificare nella città di Fiume e nella provincia del Carnaro.	<i>per memoria</i>
139	Ricostruzione nelle terre liberate e redente	<i>per memoria</i>
		60,200,000 »

Opere nell'Italia centrale.

140	Opere stradali nell'Italia centrale	8,000,000 »
141	Opere idrauliche nell'Italia centrale	23,000,000 »
142	Utilizzazione di acque pubbliche e di combustibili nazionali nell'Italia centrale	9,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	40,000,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-26 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 GIUGNO 1926

	<i>Riporto</i> . . .	40,000,000 »
143	Opere di bonificazione nell'Italia centrale	33,000,000 »
144	Opere marittime nell'Italia centrale	20,000,000 »
145	Edifici pubblici governativi nell'Italia centrale	<i>per memoria</i>
146	Costruzione di caserme e di edifici militari, lavori di grande trasformazione e di stabilità dei fabbricati medesimi a norma del Regio decreto 15 ottobre 1925, n. 1934.	1,200,000 »
147	Opere speciali in Roma	4,000,000 »
148	Spese dipendenti da alluvioni, piene e frane nell'Italia centrale	<i>per memoria</i>
149	Spese dipendenti da terremoti nell'Italia centrale	20,000,000 »
150	Spese dipendenti dalla guerra nell'Italia centrale	300,000 »
		118,500,000 »
	<i>Opere nell'Italia meridionale e insulare.</i>	
151	Opere pubbliche in gestione dell'alto Commissariato per la provincia e la città di Napoli.	15,400,000 »
152	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per la Campania esclusa la provincia di Napoli.	20,200,000 »
153	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per l'Abruzzo e Molise.	19,000,000 »
154	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per le Puglie	11,800,000 »
155	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per la Basilicata	26,800,000 »
156	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per la Calabria	114,000,000 »
157	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per la Sicilia	50,300,000 »
158	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per la Sardegna	104,210,000 »
159	Spese per le opere stradali nell'Italia meridionale ed insulare, in gestione dell'Amministrazione centrale	2,000,000 »
160	Utilizzazione di acque pubbliche e di combustibili nazionali nell'Italia meridionale e insulare	2,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	365,710,000 »

		<i>Riporto</i> . . .	365,710.000 »
161	Acquedotto pugliese e silvicoltura del Sele		20,000,000 »
162	Spese per le opere di bonificazione nell'Italia meridionale e insulare, in gestione dell'Amministrazione centrale		5,000,000 »
163	Spese per opere marittime nell'Italia meridionale e insulare, in gestione dell'Amministrazione centrale		10,000,000 »
164	Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane nell'Italia meridionale e insulare, in gestione dell'Amministrazione centrale		2,000,000 »
165	Spese dipendenti da danni di terremoti e di eruzioni vulcaniche nell'Italia meridionale e insulare.		66,250 000 »
166	Costruzione di caserme e di edifici militari, lavori di grande trasformazione e di stabilità dei fabbricati medesimi a norma del Regio decreto 15 ottobre 1925, n. 1934.		1,000,000 »
167	Spese dipendenti dalla guerra nell'Italia meridionale e insulare		<i>per memoria</i>
			469,960,000 »

LIBERTINI. Domando di parlare sul capitolo 167.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Desidero fare una breve raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, cioè che egli voglia portare la sua attenzione sulle costruzioni ferroviarie di Sicilia, le quali, a dire il vero, vanno molto a rilento. Nè ciò avviene per mancanza di somme, perchè egli sa meglio di me che i fondi necessari furono stanziati in quel blocco di 15 miliardi che si stabilì di erogare in un certo numero di anni. Orbene, posso assicurare l'onorevole ministro che non solo non si fanno nuovi lavori, ma in diverse linee già iniziate, si trascurano quelli già fatti, ciò che si risolve anche in un grave danno per l'Amministrazione. Ed al riguardo posso precisare che sul primo tratto di una linea di mia conoscenza, e cioè sul tratto Caltagirone-S. Michele di Ganzaria p. Piazzarmerina, già pronta per l'esercizio e alla quale non manca che il collocamento delle traverse e dei binari, sulla quale i lavori vennero sospesi da un pezzo, i danni già accertati ammontano ad oltre un milione.

E qui giova anche ricordare che la paralisi lamentata nei predetti lavori si è verificata

in seguito alle deprecate concessioni date dall'ex ministro Carnazza, contro le quali ho parlato diverse volte in Senato, che Ella, onorevole ministro ben conosce e che, come si prevedeva, sono state oggetto di indegne speculazioni.

Nell'interesse quindi anche dell'erario dello Stato, io la prego, onorevole Giuriati, perchè voglia portare la sua attenzione su questa questione, poichè il Governo nazionale, al quale sento di dare tutta la lode e rivolgere tutti i ringraziamenti per la premura dimostrata nei lavori nel Mezzogiorno, sono sicuro che vorrà provvedere. Mi attendo pertanto da lei una parola di benevolo affidamento in proposito, che valga anche a tranquillare le popolazioni interessate. (*Bene*).

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Prendo buona nota delle raccomandazioni fatte dall'onorevole Libertini, il quale ben conosce le cause dei ritardi intervenuti nella costruzione delle ferrovie sicule e non ne attribuisce a me la responsabilità.

La costruzione delle ferrovie sicule è passata attraverso parecchie fasi, l'ultima delle quali mi riguarda: posso affermare tranquillamente che è la fase nella quale si è lavorato di più e posso, credo, dare al senatore Libertini l'affidamento che più ancora si lavorerà in avvenire.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni questo capitolo si intenderà approvato.

Pongo ai voti il capitolo 167.

Chi lo approva si alzi.

È approvato.

Acquedotti ed opere di irrigazione.

168	Contributo dello Stato nel servizio degli interessi di ammortamento dei mutui contratti da Enti locali con la Cassa depositi e prestiti per la costruzione degli acquedotti (legge 25 giugno 1911, n. 586 e successive modificazioni) (esclusa la Sardegna)	<i>per memoria</i>
169	Sussidi e concorsi di competenza del Ministero dei lavori pubblici per opere di irrigazione (Testo unico di legge 2 ottobre 1922 e Regio decreto 31 dicembre 1922, n. 1809) (esclusa la Sardegna)	<i>per memoria</i>
		<hr/> <i>per memoria</i> <hr/>
	<i>Spese per la costruzione di case economiche e popolari.</i>	
170	Concorsi e contributi per la costruzione di case economiche e popolari e spese concernenti il funzionamento dei relativi servizi	73,600,000 »
171	Contributo dello Stato nel pagamento degl'interessi sui mutui per ac-	
	<i>Da riportarsi</i>	<hr/> 73,600,000 » <hr/>

	<i>Riporto</i> . . .	73,600,000 »
	quisto o costruzione di case popolari od economiche contratti da Cooperative fra mutilati ed invalidi di guerra. (Regio decreto legge 17 gennaio 1926, n. 179).	5,000,000 »
172	Contributo dello Stato per la estinzione dei mutui concessi e da concedersi all'Istituto nazionale per le case degli impiegati delle Amministrazioni dello Stato (Regio decreto 25 ottobre 1924, n. 1944; Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2460 e art. 36 del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 193)	10,000,000 »
173	Premi da corrispondere a costruttori di case da abitazione in borgate rurali nel Mezzogiorno e nelle isole (art. 44, 52 e 53 del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 193)	5,000,000 »
174	Contributo dello Stato nelle costruzioni di case popolari da parte di Comuni ed Istituti per la cessione in proprietà a singoli privati (Regio decreto 10 marzo 1926, n. 386).	50,000,000 »
		143,600,000 »
	<i>Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione.</i>	
175	Sussidi straordinari di esercizio, somministrazione di fondi per gestioni dirette a cura dello Stato, anticipazioni di spese per provvedimenti di ufficio e spese diverse per ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna	<i>per memoria</i>
	<i>Costruzione di strade ferrate.</i>	
176	Spesa per costruzione di strade ferrate.	250,000,000 »
	<i>Fondo di riserva.</i>	
177	Fondo di riserva per nuove o maggiori spese	34,000,000 »
	CATEGORIA II. — MOVIMENTO DI CAPITALI.	
	<i>Partite che si compensano nell'entrata.</i>	
178	Anticipazione di spese contrattuali a carico degli appaltatori . . .	10,000 »

RIASSUNTO PER TITOLI

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA

CATEGORIA I. — Spese effettive.

Spese generali.	72,532,125 »
Debito vitalizio	7,050,000 »
Opere nell'Italia settentrionale	68,376,300 »
Opere nell'Italia centrale	38,728,300 »
Opere nell'Italia meridionale e insulare	58,108,400 »
Automobili, strade ferrate e servizi di navigazione lacuale	104,820,200 »
	<hr/>
Totale della categoria prima della parte ordinaria	349,615,325 »
	<hr/>

TITOLO II.

SPESA STRAORDINARIA

CATEGORIA I. — Spese effettive.

Spese generali.	68,370,000 »
Opere nell'Italia settentrionale	60,200,000 »
Opere nell'Italia centrale	118,500,000 »
Opere nell'Italia meridionale e insulare	469,960,000 »
Acquedotti ed opere di irrigazione	<i>per memoria</i>
	<hr/>
<i>Da riportarsi</i>	717,030,000. »

	<i>Riporto</i> . . .	717,030,009 »
Spese per la costruzione di case economiche e popolari		143,600,000 »
Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione		<i>per memoria</i>
Spese di costruzione di strade ferrate		250,000,000 »
Fondo di riserva.		34,000,000 »
		<hr/>
Totale della categoria prima della parte straordinaria		1,144,630,000 »
		<hr/>
<i>CATEGORIA II. — Movimento di capitali.</i>		
Partite che si compensano nell'entrata		10,000 »
		<hr/>
Totale del titolo II (Spesa straordinaria)		1,144,640,000 »
		<hr/>
Totale delle spese reali (Ordinarie e straordinarie)		1,494,255,325 »
		<hr/>
RIASSUNTO PER CATEGORIE		
—		
Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)		1,494,245,325 »
Categoria II. — Movimento di capitali		10,000 »
		<hr/>
Totale spese reali		1,494,255,325 »
		<hr/>

PRESIDENTE. Rileggo gli articoli del disegno di legge per porli ai voti:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Ai sensi dell'articolo 5 del Regio decreto 11 novembre 1924, n. 1932, autorizzante la spesa di lire 15 miliardi per l'esecuzione delle opere pubbliche straordinarie, è stabilito in lire 7,500,000, per l'esercizio finanziario 1926-1927, il limite d'impegno delle annualità relative a concessioni delle opere stesse, escluse quelle per costruzioni di strade ferrate.

(Approvato).

Art. 3.

Il limite d'impegno, nell'esercizio 1926-27, per le sovvenzioni di costruzioni ferroviarie, di cui all'articolo 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540, all'articolo 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444 e all'articolo 8 del decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, è fissato in lire 8,000,000.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia nazionale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927 » (N. 488).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dello « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia nazionale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927 ».

Prego il senatore, segretario, onorevole Rebaudengo di dar lettura di questo disegno di legge.

REBAUDENGO, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 488).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Ciccotti.

CICCOTTI. Onorevoli Senatori, se il bilancio delle finanze è il campo per un'indagine e una discussione generale su tutti i servizi dello Stato e sul modo di provvedervi; il bilancio dell'economia nazionale è il campo per lo studio e l'indagine di tutte le maggiori energie, di tutti gli scambi dell'economia nazionale, di cui la stessa finanza e tutte le questioni connesse non sono che una derivazione ed una dipendenza.

È la bilancia commerciale che riassume, rispecchiandoli, bisogni ed energie è, più che mai oggi al primo piano. A prescindere dalle ripercussioni che le condizioni delle importazioni e delle esportazioni hanno sui cambi-materia intricata, in cui entrano tanti elementi morali

e materiali d'ordine diverso ma di cui è fattore principale e indiscutibile ogni squilibrio della bilancia commerciale, — a prescindere dalla ripercussione che ciò può avere sui cambi, questo argomento ha la massima importanza per il presente e per l'avvenire della nazione, in tutte le manifestazioni, di ogni ordine. E non vi si richiamerà mai troppo l'attenzione, così del Governo come del Paese, anche in relazione al sempre più urgente problema demografico.

Un costante andamento sfavorevole della bilancia commerciale inevitabilmente porterebbe alla lunga un consumo crescente di capitale; condurrebbe cioè all'impoverimento.

Purtroppo la nostra bilancia commerciale ci è sfavorevole. Nel 1925 mentre abbiamo avuto importazioni per 26 miliardi, con una differenza che non risulta compensata, come altre volte, dalle cosiddette esportazioni occulte (rimesse dagli emigranti e movimento di forestieri) le esportazioni hanno appena raggiunto i 18 miliardi. Capisco che nel 1925 ha dovuto influire su questo risultato il raccolto scarso dei cereali e l'importazione dello zucchero, ma tutto questo non spiega la grande differenza.

Conosco anche l'obiezione che parte delle importazioni ha potuto essere rappresentata da ciò che si chiamano beni strumentali e da materie prime, che dovrebbero convertirsi in ulteriore ricchezza. Ma tuttociò va accolto con riserva; e potrebbe ritenersi soltanto se questi beni strumentali, queste materie prime si risolvessero in nuove e maggiori esportazioni. Perchè è evidente che, se rimanessero oggetto di consumo, non si convertirebbero certo in valore di scambio e non varierebbero quindi le sfavorevoli condizioni della nostra bilancia commerciale.

Ho voluto accennare a questo aspetto generale della nostra bilancia commerciale, non per venire a conclusioni assolutamente e irrimediabilmente pessimistiche, che ripudio; giacchè credo che, anche essendo tale lo stato delle cose oggi, noi possiamo andare incontro con maggior confidenza all'avvenire, se sapremo variare le proporzioni degli elementi di questo fenomeno. Ed un esame anche non troppo minuzioso delle condizioni della nostra bilancia commerciale può servire a richiamare l'attenzione di tutti quelli — governanti e governati — che ne debbono sentire tutta la responsabilità,

e aver presenti le prospettive e cercare i rimedi necessari.

Variare le condizioni della nostra bilancia commerciale — è ovvio — si potrebbe in due modi: o aumentando le esportazioni o riducendo le importazioni.

Aumentare le esportazioni?

Noi ci troviamo sotto questo aspetto in una condizione non troppo favorevole che non bisogna dissimularsi. Anzitutto abbiamo una mancanza di quelle materie prime che servono essenzialmente al migliore sfruttamento industriale. In secondo luogo la restrizione della nostra emigrazione, che ci creava di là dei mari dei mercati di smercio dei nostri prodotti, è venuta ad aggravare questa situazione di cose. Infine vi è in tutta Europa, anzi nel mondo, una tendenza a chiudere i mercati, a recingere i diversi paesi di una barriera protezionista, che non può essere per noi promessa di molto bene.

Ma, anche di fronte a queste difficoltà, dobbiamo tener presenti le possibili uscite le quali potrebbero essere: anzitutto la ricerca delle materie prime a cui pare che il Governo voglia tendere, per quanto è possibile ripromettersene risultati; poi una migliore organizzazione tecnica. Con una migliore organizzazione tecnica, si è da alcuni paesi potuto sostenere la concorrenza prima vittoriosa di altri paesi più favoriti. È noto come i cantieri di Amburgo siano riusciti ad accaparrarsi delle commissioni dal comune di Aberdeen, mettendosi in grado di offrire prezzi minori di quelli dei cantieri britannici, mediante una superiorità di impianti e di organizzazione.

Il terzo rimedio potrebbe consistere in una migliore educazione della nostra mano d'opera, nel senso di renderla più produttiva e più esperta, anche per l'esercizio delle piccole industrie. E qui si presenterebbe anche un'altra questione. Occorrerebbe rendere la nostra mano d'opera non solo più produttiva e più esperta, ma anche più a buon mercato; perchè, in un paese come l'Italia, in cui certe materie prime non sono disponibili o hanno un costo maggiore che in altre nazioni, solo il miglior buon mercato della mano d'opera potrebbe aiutare la lotta della concorrenza mondiale.

Ma non mi nascondo tutte le grandi difficoltà che questo problema presenta, perchè

non si può abbassare il tenore di vita dei lavoratori. Si potrebbe però fare quello cui accennerò dopo, e cioè diminuire il costo della vita con una produzione più abbondante e una maggiore disponibilità di alimenti e oggetti d'uso, in modo tale che i salari, anche nominalmente ridotti, riuscissero superiori agli attuali.

Un rimedio sarebbe anche quello a cui hanno ricorso i Tedeschi — non solo nella guerra ma anche prima di quel periodo — e cioè trovare materie che si possano sostituire a quelle che si hanno difficilmente o a gran costo. Avere, cioè quelli che i Tedeschi chiamano le Ersatz-stoffen, con cui sono riusciti appunto ad avere, per esempio, una superiorità nell'industria delle materie coloranti e, durante la guerra, hanno potuto prolungare la resistenza al blocco alleato.

Il nostro Governo, bisogna riconoscerlo, fa qualche cosa in questo senso. Esso dà impulso alle derivazioni di forze idroelettriche e ad impianti che tendono a sostituire il consumo del carbone; ed è da lodare il proposito di intensificare le ricerche del petrolio. Ma anche in ciò non bisogna tacere dei dubbi legittimi; perchè, in Italia, si è parlato tante volte di ricerche di petrolio, tante volte si è detto che si erano trovate zone petrolifere; e, purtroppo, non si è veduto sinora nessun risultato pratico. Speriamo che le attuali ricerche diano un miglior risultato nell'avvenire.

Bisognerebbe forse dare anche un incoraggiamento più effettivo, o, almeno avvalorare meglio, nel caso, alcune scoperte che si annunziano con gran rumore e poi finiscono col dileguare. Si è parlato dell'uso dell'aria compressa come forza motrice delle macchine ferroviarie: se ne fece anche un esperimento che si disse riuscito, a Tor di Quinto., ma...

BELLUZZO, *ministro dell'economia nazionale*. L'esperimento non ha dato nessun risultato. Non bisogna credere alle chiacchiere dei giornali!

CICCOTTI. Accennai un'altra volta alla invenzione che tendeva ad abolire il movimento di vibrazione delle navi. Come altri senatori, anch'io in questi giorni ho ricevuto l'invito a sottoscrivere per rivendicare all'Italia quella scoperta della rotonave...

SECHI. Ha sottoscritto?

CICCOTTI. Capirà benissimo che io non ho i mezzi del bilancio dello Stato! Potrò sottoscrivere, e sottoscriverò. Ma credo che la questione si potrebbe risolvere meglio che non con le povere nostre sottoscrizioni di qualche centinaio di lire (*interruzioni del senatore Sechi*). Ha aderito anche il Presidente del Consiglio, il che certamente dà autorità all'iniziativa.

Nel Senato vi sono tecnici i quali sono molto diffidenti verso ogni scoperta od invenzione che si annunzi. Però bisogna osservare che, se nel campo delle invenzioni c'è molta fantasia, molte volte la scienza, per troppa cautela o meticolosità, crea difficoltà che, se fossero state sempre accolte, avrebbero finito per darla vinta ai dottori di Salamanca su Cristoforo Colombo; e forse si aspetterebbe ancor di scoprire l'America.

Ma lasciamo andare queste che possono essere le risorse del domani. C'è qualche cosa di più pratico che potrebbe essere fatto. Mi riferisco all'impulso all'agricoltura in tutte le sue forme e possibilità.

E, dicendo ciò, non intendo avvalorare il contrasto che si vuole riscontrare fra l'industria e l'agricoltura. In Italia noi dobbiamo cercare di creare anzi una solidarietà fra l'agricoltura e l'industria. Il contrasto può esistere tra i gestori, ma non fra le due grandi attività in sé stesse. E non vi sarà contrasto se l'agricoltura fornirà le materie prime all'industria e se l'industria fornirà alla agricoltura i suoi strumenti indispensabili, i mezzi, coi quali l'agricoltura possa meglio svilupparsi, senza dover per ciò ricorrere all'estero.

Mi si dirà che l'indirizzo del Governo si spiega proprio in questo senso. E io riconosco, e lodo quanto il Governo ha fatto per la campagna del grano, non nascondendomi tuttavia le difficoltà e le incertezze di alcune sue iniziative.

Un tecnico di valore, il Riveri, in un libro al quale a torto fu gridata la croce addosso, osservava e dimostrava che quanto di meglio possiamo riprometterci, nel raccolto del grano, dipende dalle vicende atmosferiche.

Il grande raccolto del 1925, che non ha l'uguale se non in quello del 1882, è dipeso dalle piogge cadute nel momento propizio. Con tutto ciò, anche coloro che non hanno creduto di valutare esageratamente la cosiddetta battaglia del grano, hanno riconosciuto che in questo

momento non si potrebbe fare di meglio. Però non bisogna arrestarsi. La battaglia del grano sarà veramente efficace se avrà il suo naturale sbocco in una intensificazione della agricoltura nelle sue forme più redditizie, piuttosto che nel ridurre le tante regioni d'Italia alla semplice produzione del grano. Il che, a lungo andare, porterebbe malgrado ogni uso di concimi chimici all'esaurimento del suolo, e ridurrebbe il paese a una produzione costosa che resterebbe, poi, sempre, in parte almeno, aleatoria. E del resto la produzione del grano non crescerà né migliorerà tanto per l'estensione delle coltivazioni quanto per l'intensificazione ottenuta con l'associarla ad altre forme di produzione.

E qui è il caso di richiamare l'attenzione su alcuni dati della statistica delle importazioni ed esportazioni.

La condizione sfavorevole della nostra bilancia commerciale non è dipesa esclusivamente dalla importazione dello zucchero e del grano. Vi sono stati altri elementi che hanno influito sullo squilibrio della nostra bilancia commerciale; ed è anche su questi elementi che bisogna agire.

Prima di tutto ci sono quegli elementi che non rispondono alle cifre maggiori e su cui anche l'onorevole ministro ha giustamente richiamato l'attenzione della Camera: le importazioni di oggetti di lusso. Noi abbiamo importato per i profumi ed altri generi simili di lusso per una cifra veramente notevole. Abbiamo importato nel 1924 per 117 milioni di gioielli che poi sono divenuti 322 nel 1925; nel 1924 abbiamo importato per 71 milioni di balocchi e chincaglierie ed altre cose simili, che poi sono divenute 86 milioni nel 1925.

Non saprei che cosa suggerire in argomento: comprendo che non vorrà prendersi l'esempio della Russia, la quale ha ricorso a una forma di monopolio del commercio estero esercitato dallo Stato. Ma io non so neppure se con i trattati di commercio esistenti si potrà trovare un rimedio pronto e tale da non urtare contro le convenzioni stipulate.

L'onorevole ministro ha cercato di rivolgersi alla Nazione con un ammonimento, che vogliamo augurarci trovi ascolto.

Ma vi sono anche altre importazioni che vanno notate: nel 1924 e 1926 si sono importati da 25 mila a 28 mila cavalli per un valore che è

andato da 46 a 52 milioni secondo la statistica delle importazioni. Si sono importati altri animali per un valore che è andato da 142 a 234 milioni; si sono importate carni che hanno raggiunto la cifra di 570 milioni; si sono importati latte e derivati; e poi prodotti della pesca per 417 milioni; lane (parlo solo delle grezze) per 600 milioni circa; legnami e derivati per 667 milioni; pelli preparate per una somma che da 700 milioni è andata, poi, oltre il miliardo. Le pelli che sono state importate non erano soltanto allo stato naturale, ma anche preparate; il che vuol dire che è venuto meno anche quell'impiego di mano d'opera che si sarebbe avuto se le pelli fossero state importate allo stato naturale.

Ora, è possibile agire in modo da limitare tutte queste importazioni? Io ho fiducia che si potrebbe operare in questo senso con effetti positivi. Ma in qual modo?

Che cosa si può fare per ottenere un progresso dell'agricoltura e della zootecnica che valga a limitare queste importazioni, e nello stesso tempo, limitando le importazioni, a dare un impulso che altrimenti non si potrebbe dare alle esportazioni?

E qui vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su di una condizione di cose che è bene prospettare in Senato.

Certo, anche nell'Italia settentrionale vi sarebbe qualche cosa da fare; e sarebbe arduo il dire che anche là non si possano ottenere miglioramenti, ma, specialmente in alcune plaghe di quella zona, nei luoghi di pianura dove le condizioni dell'agricoltura sono più favorevoli, io non credo che sarebbe molto facile o molto redditizio ottenere cospicui aumenti di produzione. Non dico che non si potrebbero ottenere; ma si andrebbe anche incontro al fatto ben noto agli economisti, che cioè quando la terra ha raggiunto un certo grado di produttività, ogni capitale che vi si investe dà sempre un utile decrescente. Dove invece si potrebbero, secondo me, ottenere maggiori miglioramenti, è dove poco o niente si è fatto come nell'Italia meridionale.

Si parla della questione meridionale molte volte in termini generici; ma l'Italia meridionale è tanto varia in tutte le sue terre ed in tutte le sue attività e manifestazioni, come può essere vario un paese, che dalle sponde del mare e dai

climi più ridenti va fino ai greppi montagnosi che non consentono se non una vita assai difficile.

Guardando a' luoghi più accessibili, e naturalmente più fecondi, è sorta forse la leggenda della naturale ricchezza dell'Italia meridionale; leggenda che ha avuto come corrispondente una credenza, elevata quasi a dogma, che nell'Italia meridionale mancasse assolutamente ogni spirito d'iniziativa. Non dirò che, come stato di fatto, lo spirito d'iniziativa sia grande nell'Italia meridionale, ma è il caso d'indagare il perchè di questa condizione.

Chi consideri come si esercita l'agricoltura e la zootecnica nell'Italia meridionale, vedrà subito le grandi difficoltà in cui vi si svolge la produzione e la vita.

Anzitutto difficoltà di comunicazioni, che non sempre sono attenuate dalla costruzione di opere pubbliche; al qual proposito potrei fare mie alcune delle cose dette così opportunamente dall'onorevole generale Caviglia e cioè, che non tutte le strade che si sono fatte e non tutte le opere pubbliche che là si fanno, hanno un valore economico che ne compensi la spesa.

Circa l'introduzione di macchine, chi adopera una macchina agricola molto spesso, a causa di un guasto ne vede arrestato l'esercizio (e, parlando dell'Italia meridionale, comprendo anche le isole) perchè deve far giungere un meccanico da località lontane; il che importa difficoltà e spesa. E manca spesso, anche per altre esigenze agricole, una mano d'opera specializzata.

I concimi chimici per il trasporto costano di più che non costino altrove; e, anche dal prezzo dei prodotti, bisogna dedurre il costo non lieve dei loro porti.

Costano molto le costruzioni.

Il bestiame a pascolo brado ha l'insidia dei lupi. E, anche per quelli delle stalle vi è l'abigeato, che in altri luoghi non si conosce e che mette in pericolo, non solo in Sicilia, ma anche in alcune parti dell'Italia meridionale, gli allevamenti, pure, quando dopo molti sforzi, sono riusciti ad attecchire. Le stazioni di monta sono rare e lontane. Manca la possibilità di un'assicurazione del bestiame per difficoltà in parte inerenti al difficile accesso nelle stalle isolate.

A queste difficoltà si aggiungano poi le condizioni climatiche derivanti dalla siccità ricorrente. E, quando si tengano presenti tutte le altre condizioni, che rendono difficile la vita, si comprende come l'economia non possa esservi florida nè ardito e diffuso lo spirito d'iniziativa. Il Mezzogiorno si è trovato molte volte nelle condizioni di un fanciullo il quale per giungere all'aria, alla luce, alla libertà di movimento, deve rimuovere un grave peso per cui le sue forze sono insufficienti; onde è sfiduciato; e se non deluso, per lo meno fiaccato dallo sforzo che deve fare per ottenere un risultato altrove così ovvio.

Sicché quando si invoca l'aiuto dello Stato, l'esigenza potrà qualche volta essere inopportuna o esagerata, ma bisogna rendersi conto delle condizioni speciali. L'aiuto dello Stato che si invoca, in tanti di quei casi, non è che il surrogato di uno spirito di associazione, il quale avrebbe bisogno anche, come accade, di altro genere di sforzi, nella ginnastica, di essere allenato; e, non potendo avere questo allenamento, si ricorre all'ente che rappresenta il principio di associazione in estremo grado.

Che cosa potrebbe allora fare lo Stato per il Mezzogiorno?

Io ho detto che le condizioni del mezzogiorno sono da luogo a luogo, da provincia a provincia, bene spesso differenti; chi vorrebbe metter a un livello quella plaga felice che si trova nella Campania, intorno a Napoli, con i greppi dell'Appennino Abruzzese o peggio con quelli del Molise o della Basilicata? Chi potrebbe paragonare le condizioni di quella plaga di Sicilia, che si svolge lungo le coste orientali, e la sua ricchezza di prodotti con la desolazione di alcuni tratti della Sicilia centrale?

C'è però un carattere di insieme per valutare i bisogni dell'Italia meridionale; ed è questo: considerarla e curarla come un paese, che in pieno svolgimento della economia capitalistica, si trova in condizioni economicamente arretrate. Quindi si tratterebbe di creare dei centri di produzione coordinati a' bisogni e alle possibilità della regione in cui possono sorgere. E prima di tutto, non sarà inutile ripeterlo, occorrerebbe promuovere la costruzione di case rurali nel mezzogiorno, perchè senza case coloniche manca la prima condizione per una razionale rotazione agraria; e quindi anche

la possibilità di una produzione di cereali che sia remunerativa; manca anche quella dell'avicoltura e di piccole industrie, che, se una a una son poca cosa, son molto nell'insieme; manca ogni altro mezzo del migliore impiego di ogni energia rurale.

Basta dare un'occhiata al quadro delle produzioni italiane per vedere come l'Italia del mezzogiorno contribuisce in una maniera molto scarsa ad alcune produzioni che sarebbero pure non di suo solo vantaggio ma d'interesse generale per l'Italia. Non c'è, in Italia, un'industria più promettente e più utile di quella della seta, la quale è giunta a rendere nella esportazione oltre 3 miliardi. Ebbene, una delle ultime statistiche (le nostre statistiche sono tutte molto arretrate) che dava 374 mila quintali di produzione della seta, non poteva assegnarne all'Italia del mezzogiorno, comprese le isole, se non 20 mila quintali. Eppure si legge, per esempio nell'ultima rassegna del Bachi e in altri, che sarebbe nell'interesse degli stessi produttori dell'Italia settentrionale, i quali trovano delle volte in zone dell'alta Italia condizioni non favorevoli per la produzione della seta, di dare un impulso a questa specie di produzione nel Mezzogiorno. Ma come è possibile piantare dei gelsi in un posto di pastorizia brada o semibrada dove le piante sono esposte ad ogni manomissione? Come è possibile promuovere la bachicoltura quando non vi è un edificio dove si possa attendere a questa produzione?

E ciò che ho detto in via di esempio per la seta, potrebbe essere esteso ad altre cose.

In questa estate ultima fu tenuto nell'Emilia un congresso di apicoltori. Un giornale, politicamente ortodosso, faceva un calcolo che veramente si presta a molte riserve, e secondo il quale in Italia, con l'apicoltura, si potrebbero ottenere nientemeno che 3 miliardi. Questi calcoli sono sempre problematici perchè partono da elementi incerti; e, in questo caso, vi è senza dubbio dell'esagerazione. Il giornale calcolava quanto territorio può occorrere per una famiglia di api; e allora, nell'ipotesi di estendere l'impianto a tutto il territorio italiano, prospettava quel che se ne sarebbe ricavato.

Dunque non 3 miliardi, non un miliardo, ma è sempre un'industria redditizia: non c'è

industria che costi meno e che renda più dell'apicoltura. Ora in Inghilterra cercano di promuovere questa industria, (le punture delle api curano anche i reumi secondo alcuni) anche perchè le api giovano alla fecondazione degli alberi da frutta. La *Quarterly Review* rammentava che in una zona d'Inghilterra in cui i frutteti erano rimasti quasi improduttivi si era potuto ridare la fecondità a quegli alberi con l'impianto di alveari.

Veniamo alla lana. Noi importiamo per 581 milioni di sola lana grezza dall'estero; e lei sa onorevole ministro, che vi sono industriali, i quali, per ragioni in cui non voglio entrare, non comprano che lane estere, benchè di qualità inferiore. Nel commercio in ultima analisi l'interesse diventa il comune denominatore, e il sentimento, se c'è, passa in seconda linea. Ora chiunque conosce in quali condizioni avviene l'allevamento ovino nell'Italia meridionale, sa che una pecora esige il pascolo di circa mezzo ettaro se non anche di più, mentre con l'impianto di prati stabili, con foraggi i quali potessero resistere alla siccità, col miglioramento di pascoli insomma, l'allevamento potrebbe divenire anche maggiore. Una pecora dà nella zona collinare dell'Italia meridionale un chilogramma o poco più di lana; mentre non dico che si potrebbe raggiungere il risultato che si ottiene in Francia con la pecora Rambouillet la quale dà 10 chilogrammi di lana, ma certamente si potrebbero ottenere dei risultati migliori. L'onorevole ministro saprà anche come l'esperimento Woronoff, che è molto discusso per tutto ciò che riguarda l'applicazione agli uomini, invece per le pecore pare che abbia trovato una applicazione più sicura; perchè attraverso due o tre generazioni di arieti si può ottenere un miglioramento della produzione della lana che duplicherebbe la produzione ora esistente. Ma tutto ciò è costoso e difficile ad applicare per semplice iniziativa privata.

Se c'è, poi, un paese in cui la frutticoltura dovrebbe avere il massimo sviluppo, questa è l'Italia meridionale. Si parlò, qui stesso, tempo fa, degli scritti di quell'uomo davvero degno ed insigne che era Celso Ulpiani. E l'Ulpiani mostrò, in pubblicazioni di grande efficacia e competenza, quanto alla coltura arborea potessero conferire la maggiore luce e il maggior

calore proprii dell'Italia meridionale. Eppure l'Italia meridionale (salvo per alcuni generi di frutta, massimamente secche che ne possono costituire una specialità) l'Italia meridionale, ove si eccettuino alcune zone della Campania e della Sicilia, conta poco nella esportazione delle frutta fresche, che una volta costituivano la base dell'alimentazione di parte del popolo, specie a Napoli, e ora sono consumo di lusso. Del resto noi importiamo anche frutta secche, e le cifre delle statistiche lo attestano.

Se guardo i capitoli del bilancio dell'economia, trovo che sono stanziati delle somme per l'incoraggiamento della produzione equina e bovina, per la frutticoltura e per altro ancora; ma, a dire il vero, quando nell'ambiente che io conosco, cerco gli effetti di queste istituzioni, ne vedo ben pochi.

Onorevole ministro io non intendo con ciò fare una censura nè a lei, nè ai suoi predecessori; ma vorrei osservare che vi è una questione di metodo.

Il Ministero dell'economia nazionale, una volta quello di agricoltura, adottava a preferenza il sistema dei premi; premi che molte volte riescono sterili o superflui, mentre è con l'esempio pratico, con i risultati conseguiti e dimostrabili, che si possono ottenere maggiori effetti.

E come si potrebbero ottenere? I meridionali che sono qui fanno quanta difficoltà occorre per ottenere che si generalizzasse l'irrorazione delle viti con il solfato di rame. Quando si diceva ai contadini che solamente con quella si poteva combattere la peronospora, se ne aveva una risposta categorica; essi dicevano: se Dio vuole che debbano perire i frutti della vite, periranno tanto con il solfato di rame che senza. Ma quando alcuni più pratici cominciarono ad adoperare quei mezzi di disinfezione e si vide che la vite irrorata prosperava mentre l'altra languiva, il fatto fu più convincente di qualsiasi altra cosa. Ora io ho letto in questi giorni... — ripeto ancora che molte invenzioni si potranno ritenere praticamente screditate; e a questo proposito si può rammentare un autore antico secondo cui chi prendeva moglie doveva prepararsi a mettere una mano in un sacco dove c'erano cento vipere ed un'anguilla; e così sarà anche per le invenzioni: ma solamente attraverso esperienze anche vane si potrà trovare

una invenzione utile. Ora io ho letto, dicevo, di un preparato che chiamano « rifluente » e che avrebbe ottenuto il risultato di salvare le viti intaccate dalla flossera senza procedere alla estirpazione. Io non so se ciò sia esatto ma in ogni modo — io ho voluto fare un esempio — bisognerebbe sperimentare. Il Riveri in quel libro che sopra ho citato consigliava di impiantare stazioni sperimentali per una positiva ed utile trasformazione delle colture nel Mezzogiorno. Invece è accaduto che il Ministero dell'economia ha in molti luoghi accresciuto i mezzi di propaganda, ha moltiplicato le cattedre ma contemporaneamente, e — parlo per la regione che conosco — ha soppresso i poteri della cattedra, i quali avrebbero potuto, almeno, dare il modo di fare utili esperienze non possibili con i campi sperimentali annui. E valevano anche come depositi di macchine, di stazioni di monta, di piante selezionate.

La mancanza di mano d'opera specializzata rende impossibile in certe luoghi del Mezzogiorno perfino il fare innesti di piante.

Citerò anche, sempre in via d'esemplificazione, un altro caso concernente la piscicoltura. Si sa quanto partito trae la Germania dalla piscicoltura di acqua dolce. Si ricorderà anzi come durante la guerra, mentre si diceva che la Germania sarebbe stata affamata, furono pubblicati dai giornali tedeschi dei calcoli in cui si diceva che la Germania poteva disporre ancora di non so quante tonnellate di pesci ne' suoi fiumi. Che cosa non si calcolava? Perfino l'alimentazione che vi avrebbero potuto fornire i corvi delle sue foreste. Ma certo è che la Germania era e anche ora è un paese dove il pesce di acqua dolce è di uso comune e dà grande materia all'alimentazione. Noi non abbiamo sempre vie d'acque come in Germania. Ma si sono utilizzate davvero quelle che abbiamo?

Le carpe furono introdotte con buon risultato in Lombardia nelle risaie, ma nell'Italia del Mezzogiorno dove pure si sarebbero potute allevare in piccoli stagni sono quasi sconosciute. E farò un accenno perchè si veda come procedono queste cose: ci fu uno che chiese, alcuni anni addietro, alla direzione dei servizi relativi, delle carpe, e gli fu risposto che si recasse a Varano di Lombardia dove se ne faceva l'allevamento. Ma, siccome si sa che

in un recipiente chiuso e piccolo le carpe non possono vivere più di 24 ore, difficilmente, anche servendosi di direttissimi, si sarebbe riusciti a trasportarle vive sul luogo.

E non accade anche adesso lo stesso per le gambusie, quei pesciolini americani che si dice possano combattere efficacemente la malaria distruggendo le larve delle zanzare?

Nel Mezzogiorno non si trovano ancora gambusie. L'anno scorso qualcuno coi mezzi suoi privati cercò portarne una piccola quantità, ma naturalmente in proporzione insufficiente che in viaggio si ridusse ancora ai minimi termini.

Quello che occorre è il decentramento della Amministrazione nelle sue funzioni tecniche. Bisognerebbe, che come si è fatto — e forse anche in maniera più energica — per i provveditorati per le opere pubbliche, si facesse per l'agricoltura, affidandosi a persone competenti e con estesi poteri; tanto più che, in paesi dell'Italia del mezzogiorno si è rimasti senza rappresentanza degli stessi comizi agrari.

BELLUZZO, *ministro dell'economia nazionale*. Si sono istituite 200 nuove cattedre.

CICCOTTI. Ma con quali mezzi e con quale efficienza? Si sono è vero istituiti i Consigli dell'economia, ma in molti luoghi non hanno ancora funzionato, e manca da anni ogni altro organo d'interessi agrarii. Una persona che risiedesse nel luogo con poteri adatti e con criteri pratici, potrebbe prendere i più utili provvedimenti, sia pure empiricamente, se si vuole.

Si parla da tanto e da tanti di viabilità rurale che lascia molto a desiderare. E, intanto, si fanno opere talora costosissime per costruire mal progettate e male eseguite ferrovie, opere dispendiose attraverso le creste de' monti per congiungere comune a comune, consolidamenti di fabbricati che gioverebbe meglio spostare e sostituire con case rurali sparse; mentre, con senso pratico de' luoghi, con la semplice costruzione di un piccolo ponticello, dei più rudimentali, o con un piccolo spianamento, si renderebbero, talvolta, possibili e più economici i trasporti, favorendo così l'esercizio dell'agricoltura.

Anni addietro quando si svendeva il materiale da guerra, si richiese, da contadini che erano stati combattenti, di acquistare i car-

retti per mitragliatrici, che avrebbero potuto adoperarsi anche su vie ripide, provvedendo a trasporti più facili che non siano quelli a schiena di mulo o di cavallo merci e prodotti. Fu pure chiesto di avere bardature adoperate nell'esercito; le quali avrebbero migliorata la condizione del bestiame per il quale ora ci si serve di bardature tradizionali che danneggiano gli animali. E niente di questo fu possibile avere.

Chi avesse provveduto o provvedesse, non in base a norme e regolamenti generali, da servire per ogni paese e quindi spesso per nessuno, ma in base all'esperienza pratica dei luoghi, avrebbe aiutato e aiuterebbe molto più che non si faccia con nessuna legge di carattere generale.

E giacchè ora s'invoca tante volte il nome e l'esempio di Napoleone, bisognerebbe che i governanti si ricordassero pure che Napoleone non dava soltanto gli ordini, ma si assicurava che fossero eseguiti.

Molto altro si potrebbe aggiungere discutendo di questo bilancio che come ho detto interessa tutta l'economia nazionale, ma non voglio abusare a lungo della pazienza del Senato... (*rumori dalla tribuna dei giornalisti*).

...Sento degli urli che vengono non dal Senato bensì da quelle che Matteo Renato Imbriani chiamava le greppie dello Stato: ma di ciò non mi preoccupo; è un genere di bestiame che si alleva in Italia con molto maggior successo ed a molto maggior costo di quello che non avvenga per il bestiame utile all'agricoltura! Vi fu del resto una volta un ministro di agricoltura che fece fare alcune fotografie, le quali furono poi portate in bilancio come fotografie di animali utili all'agricoltura (*si ride*). Ed era un eufemismo!

Dunque, onorevole ministro, di molte cose si potrebbe ancora parlare: le irrigazioni, le piccole bonifiche, la ricerca di acque potabili ed altre ancora.

Anche le assicurazioni degli infortuni, agricoli, regolate anche adottata con criterio uniforme per tutta Italia, non portano quasi nessun sollievo nell'Italia meridionale, dove il maggiore infortunio agricolo è la malaria e dove questi infortuni agricoli o sono rari o servono talora a speculazioni di intermediari; mentre si potrebbero più utilmente impiantare ospedali, sanatori e mezzi di cura che vi difettano asso-

lutamente e potrebbero essere veramente utili, insieme, alle popolazioni urbane e rurali. Si potrebbe parlare delle foreste le quali hanno avuto nel mezzogiorno un destino veramente sciagurato; eppure vi sarebbe molto da fare. Sentivo, tempo addietro, uno dei più reputati professori di botanica dire come l'uso delle casuarie australiane potrebbe permettere un largo e pronto rimboschimento; come sarebbe utile riprendere la piantagione degli eucaliptus nelle sue varie specie, poichè ve ne sono alcuni che producono fino a 2 milioni di semi ed altri che danno perfino lo zucchero; vi è l'acacia melanoxyton che potrebbe sostituire l'ebano. Dico ciò che ho inteso dire da un illustre botanico. Sono tutte cose che andrebbero per lo meno studiate e sperimentate.

Io ho voluto soltanto accennarle nelle linee generali e mi auguro che il Governo voglia prenderle in considerazione.

È la voce delle cose che impone di riflettere e di provvedere. L'Italia è un paese tormentato per secoli da discordie insanabili, che l'hanno logorata in attriti depauperatori. Oggi essa sente più che mai il bisogno di ricorrere ad una economia restauratrice. E con niente può meglio assurgere e pacificarsi come in una feconda tensione di tutte le sue migliori energie, materiali e morali. E nulla può meglio conciliare gli uomini con la loro terra e tra loro come il vivificare la terra laddove è inaridita e trarne tutto il bene e il conforto onde è capace.

Assicurare il pane a chi lavora, la pace e l'avvenire a tutti: ecco ciò che veramente può costituire la gloria di governanti e il benessere dei governati. È l'estremo e migliore sogno di Faust: vedere, laddove erano paludi e campi sterili, rifiorire le messi e fruttificare gli alberi, e l'uomo elevarsi a una migliore e più bella visione della vita. (*Applausi, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato alla seduta di giovedì prossimo.

Presentazione di relazione e di disegni di legge.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Scalori a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-26 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 GIUGNO 1926

SCALORI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di legge: « Conversione in legge del regio decreto 15 aprile 1925, n. 679, relativo all'ordinamento delle casse di previdenza per le pensioni degli impiegati e dei salariati degli enti locali ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Scalori della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

Norme per la creazione d'istituti di cultura italiana all'estero;

Applicazione del contributo di miglioria in dipendenza della esecuzione di opere pubbliche;

Conversione in legge del Regio decreto 9 maggio 1926, n. 877, contenente disposizioni sulle cooperative edilizie.

PRESIDENTE. Do atto al ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi disegni di legge, che seguiranno il corso prescritto dal regolamento.

BELLUZZO, *ministro dell'economia nazionale*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELLUZZO, *ministro dell'economia nazionale*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

Delega al Governo ad emanare norme legislative di riforma delle disposizioni vigenti sulla proprietà industriale;

Disciplina del controllo sulla combustione;

Concessione di sovvenzioni per l'utilizzazione dei combustibili nazionali;

Provvedimenti sui Magazzini generali;

Facoltà al Governo del Re di emanare disposizioni aventi forza di legge, relativamente ai Consorzi ed alle opere di irrigazione;

Conversione in legge del Regio decreto 16 maggio 1926, n. 895, che proroga i termini assegnati dall'art. 2 del Regio decreto-legge 22 maggio 1924, n. 752.

PRESIDENTE. Do atto al ministro dell'economia nazionale della presentazione di questi disegni di legge, che seguiranno il corso pre-

scritto dal regolamento. Avverto che l'ultimo disegno di legge per la conversione in legge del Regio decreto 16 maggio 1926, sarà trasmesso all'esame dello stesso Ufficio centrale che ha in esame il precedente disegno di legge n. 185 sugli usi civici.

Domani, come già è avvertito, alle ore 15 riunione degli uffici; alle ore 16 comitato segreto.

Giovedì alle ore 15 altra riunione degli Uffici; alle ore 16 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Relazioni della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori (*Doc. N. LXVI*) BONZANI (*Doc. N. LXVII*) CAVALLERO.

II. Svolgimento della seguente proposta di legge, d'iniziativa dei senatori Luiggi e Chersich:

« Norme per la disciplina delle case da giuoco nelle stazioni climatiche ».

III. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia nazionale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927 (N. 488).

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Estensione dell'Istituto del Podestà ai comuni danneggiati dai terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915, con popolazione superiore ai 5000 abitanti (N. 442);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1926, n. 766, relativo all'importazione nel Regno di carta da giornali (N. 444);

Conversione in legge del Regio decreto 8 marzo 1926, n. 361, che dà facoltà al Governo del Re di aumentare il coefficiente di maggiorazione del dazio sullo zucchero di prima e seconda classe (N. 411);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 febbraio 1926, n. 223, che modifica il Regio decreto-legge 15 marzo 1923, n. 967, convalidato con la legge 17 aprile 1925, n. 473, relativo alle indennità per servizi collettivi della milizia volontaria per la sicurezza nazionale (N. 416);

Conversione in legge del Regio decreto 21 febbraio 1926, n. 439, riflettente l'assegna-

zione straordinaria di 3 milioni al bilancio della Somalia per il riscatto di opere di pubblica utilità (N. 417);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 222, relativo al funzionamento del Provveditorato al porto di Venezia (N. 424);

Conversione in legge del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 211, che modifica l'articolo 12 del Regio decreto 8 ottobre 1925, n. 1879, concernente l'ordinamento del servizio sanitario aeronautico (N. 425);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1926, n. 206, recante provvedimenti economici a favore degli ufficiali sottufficiali del Regio esercito, e della Regia marina, della Regia aeronautica, e delle altre forze armate dello Stato (N. 430);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 aprile 1926, n. 663, che modifica la misura dell'indennità militare istituita per gli ufficiali della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale in servizio permanente (N. 431);

Conversione in legge del Regio decreto 7 gennaio 1926, n. 131, concernente la quota di concorso dello Stato a favore del comune di Fiume per l'istruzione elementare (N. 436);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 marzo 1926, n. 410, contenente provvedimenti per la città di Fiume (N. 438);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 marzo 1926, n. 539, col quale è data facoltà al ministro della guerra di procedere alla revisione delle promozioni a scelta di capitani e maggiori di fanteria eseguite in base al decreto luogotenenziale 9 agosto 1917, n. 1267 (N. 440);

Conversione in legge del Regio decreto 24 gennaio 1926, n. 228, riguardante l'avanzamento normale del personale delle legioni libiche permanenti di milizia volontaria per la sicurezza nazionale (N. 450);

Conversione in legge del Regio decreto 7 gennaio 1926, n. 133, contenente disposizioni relative al personale dei monumenti, dei musei, delle gallerie e degli scavi di antichità (N. 454);

Conversione in legge del Regio decreto 7 gennaio 1926, n. 138, col quale è autorizzata la spesa di lire 2,000,000 per la sistemazione edilizia e per l'arredamento scientifico e didattico delle cliniche chirurgica e dermosi-

filopatica della Regia Università di Padova (N. 452);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 aprile 1926, n. 595, che concede la franchigia per i residui della distillazione di oli minerali destinati ad essere usati per la distruzione delle larve di zanzare malarigene (N. 456).

V. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927 (N. 441);

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927 (N. 486).

La seduta è sciolta (ore 18.45).

ORDINE DEL GIORNO DEGLI UFFICI

Mercoledì 9 giugno 1926.

ALLE ORE 15

Per l'esame dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 4 febbraio 1926, n. 119, contenente disposizioni sul Consiglio superiore della pubblica istruzione ed altri provvedimenti sulla istruzione superiore (N. 467);

Riordinamento del Servizio statistico (Numero 470);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 dicembre 1925, n. 2276, che dà esecuzione all'Accordo fra l'Italia e l'Austria, firmato a Roma il 13 dicembre 1924, per la regolazione amichevoli di risarcimenti pendenti presso il Tribunale arbitrale misto italo-austriaco (N. 471);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 158, concernente la espropriazione a favore del Regio Demanio dello Stato delle sorgenti di proprietà privata del bacino idrologico di Montecatini (N. 472);

Conversione in legge del Regio decreto-

legge 4 febbraio 1926, n. 167, che stabilisce una tassa fissa per i telegrammi per l'interno del Regno accettati dagli uffici di Borsa (Numero 473);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 febbraio 1926, n. 202, riguardante provvedimenti delle Amministrazioni militari in caso di accoglimento di ricorsi al Consiglio di Stato in Sede giurisdizionale od in via straordinaria al Re, prodotti da ufficiali del Regio esercito, della Regia marina, della Regia aeronautica e della Regia guardia di finanza, ed estensione delle disposizioni del detto Regio decreto-legge ai sottufficiali (N. 475);

Conversione in legge del Regio decreto 7 gennaio 1926, n. 182, contenente disposizioni sulle tasse d'ingresso agli istituti di antichità e d'arte (N. 476);

Conversione in legge del Regio decreto 7 gennaio 1926, n. 209, contenente disposizioni sui libri di testo ed altri provvedimenti per l'istruzione elementare (N. 477);

Conversione in legge del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 215, concernente la nomina dei direttori didattici centrali nei Comuni che conservano l'amministrazione delle proprie scuole elementari (N. 478);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1926, n. 332, concernente la istituzione presso la Cassa depositi e prestiti della Cassa di ammortamento dei debiti di guerra verso gli Stati Uniti d'America del Nord e la Gran Bretagna (N. 479);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1926, n. 250, concernente esenzione dai dazi di importazione per i materiali da costruzione importati dall'estero ed impiegati in case di abitazione (N. 480);

Conversione in legge del Regio decreto 6 aprile 1926, n. 657, che reca modificazioni alle norme vigenti sullo stato ed avanzamento degli ufficiali e sottufficiali della Regia Aeronautica (N. 484);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 aprile 1926, n. 662, che modifica il Regio decreto-legge 11 gennaio 1926, n. 74, concernente l'aggregazione alla città di Genova di 19 comuni contermini (N. 485);

Ordinamento edilizio del comune di Bagni della Porretta (N. 489);

Ordinamento edilizio del comune di Salò (N. 490);

Conversione in legge del Regio decreto 11 aprile 1926, n. 687, che autorizza, a totale spesa dello Stato, la costruzione di un ponte sull'Ombrone a Torre Spadino, e delle relative rampe d'accesso, sul tronco stradale Grosseto-stazione Alberese, in provincia di Grosseto (N. 491);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1926, n. 608, concernente disposizioni per il conferimento d'ufficio delle esattorie delle imposte per il restante periodo del decennio 1923-1932 (N. 493);

Conversione in legge del Regio decreto 4 febbraio 1926, n. 208, concernente l'istituzione di corsi speciali per sperimentare differenziazioni didattiche nei corsi elementare e preparatorio (N. 496);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 marzo 1926, n. 386, contenente provvedimenti per la costruzione di case popolari (N. 497);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 gennaio 1926, n. 161, concernente il trattamento di previdenza per il personale del Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia (N. 498);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 195, che abolisce i Consigli di amministrazione dei corpi, istituti e stabilimenti militari (N. 499);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1925, n. 2113, recante provvedimenti per la istituzione del servizio ispettivo sui comuni e sulle provincie (N. 500);

Conversione in legge del Regio decreto-24 gennaio 1926, n. 139, recante provvedimenti per l'attuazione del servizio ispettivo sui comuni e sulle provincie (N. 501);

Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1926, n. 541, riflettente alcune aggiunte alla tariffa dei dazi doganali da applicare alle merci di provenienza dalle nostre colonie (N. 503);

Conversione in legge del Regio decreto 12 febbraio 1926, n. 221, concernente il trattamento doganale delle merci importate dalla Sarre (N. 504);

Conversione in legge del Regio decreto 14 gennaio 1926, n. 143, relativo all'ordinamento dell'Alto Comando della Regia aeronautica (N. 507);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 marzo 1926, n. 413, concernente la disciplina della costituzione e degli aumenti di capitali delle società per azioni (N. 508);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 febbraio 1926, n. 217, che stabilisce miglioramenti economici per il personale insegnante delle Regie scuole medie professionali (N. 509);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile 1926, n. 765, concernente provvedimenti per la tutela e lo sviluppo dei luoghi di cura, di soggiorno o di turismo (N. 516);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1926, n. 743, concernente norme per la csecuzione degli sfratti (N. 517);

Conversione in legge, con approvazione complessiva, di decreti aventi per oggetto argomenti diversi (N. 518);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile 1926, n. 833, relativo alla assegnazione in proprietà dell'Ordine Mauriziano del mobilio esistente nella Reale Palazzina di Stupinigi (N. 520);

Modificazioni alla legge elettorale politica ed al titolo II della legge comunale e provinciale (N. 521);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 188, riguardante le concessioni di carte di libera circolazione, di biglietti di servizio, di biglietti gratuiti e a tariffa ridotta, di buoni bagaglio e di trasporto, di compartimenti riservati e di carrozze-salone sulle ferrovie dello Stato (N. 522);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 febbraio 1926, n. 218, che proroga il termine stabilito dal Regio decreto 5 aprile 1925, n. 439, sulla assicurazione obbligatoria, contro la invalidità e la vecchiaia degli agricoltori (N. 525).

ALLE ORE 16

(COMITATO SEGRETO)

Domanda della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori circa l'inter-

pretazione dell'articolo 129 del Regolamento del Senato.

Domanda della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori, a termini dell'articolo 129, comma 3°, del Regolamento del Senato.

Rendiconto delle spese interne del Senato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 (*Doc. N. LXII*).

Progetto di bilancio interno del Senato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927 (*Doc. N. LXV*).

Giovedì 10 giugno 1926

ALLE ORE 15.

Per l'esame dei seguenti disegni di legge:

Ordinamento della Regia Marina (N. 528);

Avanzamento dei corpi militari della Regia Marina (N. 529);

Ordinamento dell'amministrazione centrale della Regia Marina (N. 530);

Utilizzazione dei rottami metallici e di altri materiali appartenenti all'amministrazione marittima (N. 531);

Norme per la creazione di Istituti di cultura italiana all'estero (N. 532);

Applicazione del contributo di migioria in dipendenza della esecuzione di opere pubbliche (N. 533);

Delega al Governo ad emanare norme legislative di riforma delle disposizioni vigenti sulla proprietà industriale (N. 535);

Controllo sulla combustione (N. 536);

Sovvenzioni per l'utilizzazione di combustibile nazionale ed assegnazione per studi ed esperienze sulla utilizzazione dei combustibili nazionali ed esteri (N. 537);

Facoltà al Governo del Re di emanare disposizioni, aventi forza di legge, relativamente ai Consorzi ed alle opere di irrigazione (N. 538);

Provvedimenti sui magazzini generali (Numero 539);

Conversione in legge del Regio decreto 14 gennaio 1926, n. 141, riguardante l'istituzione di speciali corsi premilitari di pilotaggio (N. 474);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 marzo 1926, n. 488, concernente la

istituzione di un Collegio arbitrale per la decisione delle vertenze tra lo Stato e gli Enti anticipatori relativamente ai danni di guerra (Numero 481);

Conversione in legge del Regio decreto 4 marzo 1926, n. 543, recante provvedimenti a favore dei danneggiati dai terremoti dell'8 e del 18 gennaio 1926 (N. 482);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1926, n. 632, riguardante il trasporto degli effetti postali sulle linee di navigazione aerea (N. 483);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1926, n. 631, concernente provvedimenti relativi alle obbligazioni per lavori pubblici in Albania (N. 494);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1926, n. 643, concernente la soppressione definitiva degli esoneri doganali per i macchinari ed i materiali importati in Italia (N. 495);

Conversione in legge del Regio decreto-legge del 15 aprile 1926, n. 661, che modifica il regime doganale della seta artificiale (N. 505); legge 29 luglio 1925, n. 2591, che istituisce una imposta su la fabbricazione ed importazione di cartine e di tubetti di carta velina per sigarette (N. 506);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 gennaio 1926, n. 216, riguardante la preferenza ai prodotti dell'industria nazionale negli acquisti da effettuarsi da parte delle amministrazioni dello Stato, degli enti autarchici, o sottoposti alla tutela o vigilanza dello Stato (Numero 510);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1926, n. 705, recante modificazioni alle norme tecniche ed igieniche obbligatorie per le località colpite da terremoti (Numero 511);

Conversione in legge del Regio decreto 18 aprile 1926, n. 755, riflettente il trattamento

economico del personale attualmente in pensione addetto all'Ispettorato superiore delle opere pubbliche delle colonie (N. 512);

Conversione in legge del Regio decreto 4 marzo 1926, n. 385, col quale è prorogata la validità della temporanea importazione riguardante materiali ed apparecchi accessori per automobili e della riesportazione del glucosio ottenuto da fecole importate temporaneamente (N. 513);

Conversione in legge del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 183, concernente l'estensione del personale delle Società esercenti servizi automobilistici delle agevolazioni fiscali già concesse al personale delle Aziende esercenti pubblici servizi di trasporto (N. 519);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 856, concernente la equiparazione, per gli effetti della riduzione della riduzione della ferma di leva, dei caduti o mutilati per la causa nazionale, ai caduti e mutilati per la causa del servizio militare (Numero 523);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 855, col quale si determina la composizione e l'organico dell'Arma dei Carabinieri Reali, si stabiliscono norme per l'accertamento della idoneità al trasferimento di subalterni al servizio dell'arma, si dispone per un reclutamento straordinario di ufficiali nel corpo di commissariato, si apportano aggiunte e varianti a disposizioni particolari delle leggi sull'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito e sulle procedure da seguirsi negli accertamenti medico legali e si stabilisce la tabella organica dei commissari di leva del ruolo ad esaurimento (N. 524).

AVV. EDOARDO GALIINA

Direttore dell'Ufficio dei Resconti dello Stato e pubbliche.